MOTOR SPORT aktuell

NR. 24 / 27. MAI 2021

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

Verstappen gewinnt Monaco-GP

Red Bull macht Mercedes platt

Max Mosley gestorben

Ex-FIA-Präsident erliegt dem Krebs

IDM-Saisonstart Oschersleben

Auftaktsiege für Moser & Mikhalchik

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 24



Rallye-WM: Portugal

Elfyn Evans profitiert von Hyundai-Fehlern



Superbike-WM: Aragón

Jonathan Rea macht 100. SBK-Erfolg klar



Indy 500: Qualifikation

Dixon auf Pole, Quali-Krimi für De Silvestro

Inhalt



12 Formel 2 in Monte Carlo: Sauber-Junior geigt ganz groß auf

XPB

28 NASCAR Cup-Serie in Austin: Heiße Action auf feuchter Grand-Prix-Strecke

NASCAR

42 Speedway-EM-Challenge in Pardubice: Erik Riss ohne Chance auf Qualifikation

GOFFELMEYER

22 Rallye Portugal – WRC2-Wertung:
Lappi betreibt erfolgreich Eigenwerbung

RED BULL



38 IDM-Saisonstart in Oschersleben:
Reifenpoker und Wetter-Lotterie

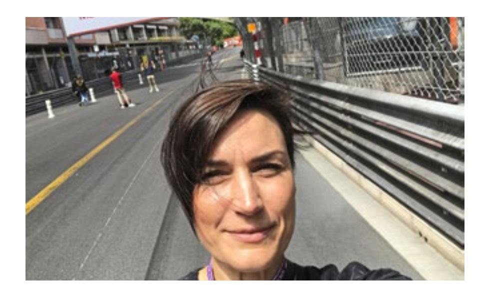
IDM



MSa-Paddock



MIT ABSTAND MITTENDRIN
Es fühlte sich für Michael Schmidt an wie im Paradies. Zum ersten Mal seit Australien 2020 durften die MSa-Reporter wieder ins Fahrerlager – hier mit Haas-Boss Guenther Steiner. Natürlich mit Maske und Abstand.



FORMEL-1-COMEBACK
MSa-Reporterin Bianca Leppert feierte nach zwei Jahren in Monaco ihre Rückkehr in die Königsklasse. Aufgrund der Corona-Pandemie hatte sie 2020 ausgesetzt. Deshalb gab es ein Erinnerungsfoto auf der Zielgeraden.



PARALLELWELTEN
Rallye-Redakteur Reiner Kuhn wird nicht alle Tage ausgebremst. Umso schöner, dass der finnische Rowdy nur die Gelegenheit nutzen wollte, um sich vor dem hermetisch abgeschirmten Servicepark bei Porto ausführlicher auszutauschen. Besser noch, dass Toyota-Teamchef Latvala auf dem Scooter statt eines 20-Tonners unterwegs war.



NASSKALT IN SPANIEN
Was ist nur mit dem Frühling los? Am Sonntag fiel die Temperatur in Aragón um zehn Grad, und es nieselte den ganzen Tag. Da bibberte Reporter Imre Paulovits genauso wie die Superbike-WM-Piloten.

Leclerc macht Red

Beim Grand Prix von Monaco gab es klare Gewinner und Verlierer. Zu den Glücklichen zählten Max Verstappen als Sieger und neuer WM-Führender sowie Sebastian Vettel mit dem besten Ergebnis für Aston Martin. Charles Leclerc und die beiden Mercedes-Piloten erlebten einen schwarzen Tag.

Von: **Bianca Leppert**

Warum trat Charles Leclerc erst gar nicht an?

Der Ferrari-Pilot konnte auch in diesem Jahr seinen Monaco-Fluch nicht überwinden. Der Monegasse kam bei seinem Heimrennen noch nie ins Ziel. Mit der Pole-Position hätte er dieses Mal die besten Voraussetzungen für einen ersten Erfolg in seinem Wohnzimmer gehabt. Daraus wurde nichts. Das Unheil nahm bereits im Qualifying seinen Lauf. Leclerc hatte schon die Bestzeit ergattert, als er im letzten Q3-Run in der Schwimmbad-Schikane mit der rechten Seite in die Leitplanke krachte.

Das bedeutete einerseits die gesicherte Pole, weil aufgrund der roten Flagge niemand mehr seine Zeit verbessern konnte. Andererseits begann zu diesem Zeitpunkt das Zittern um das Getriebe, das beim Unfall womöglich zu Schaden kam. Am Sonntagvormittag gab Ferrari Entwarnung. Das Getriebe sei in Ordnung. Die Italiener mussten sich sicher sein, denn sie wollten auf keinen Fall ein Risiko eingehen.

Das Drama in zwei Akten fand schließlich auf der Installationsrunde am Sonntag seinen Höhepunkt. Charles Leclerc gab über Funk durch: „No, oh no.“ Es gab doch ein Problem. Natürlich dachte der 23-Jährige dabei zunächst ans Getriebe. Er steuerte den Ferrari zurück an die Box, wo ihn die Mechaniker in die Garage schoben. Nach kurzer Inspektion stand fest: Leclerc wird nicht starten. Man vermeldete aber keinen Defekt am Getriebe, sondern an der linken Antriebswelle.

War das womöglich ein Folgeschaden des Unfalls? Teamchef Mattia Binotto will es nicht bestätigen, aber auch nicht dementieren. „Das Problem trat erst in Kurve 6 auf“, sagte er. „Selbst wenn wir das Getriebe gewechselt hätten, wäre es immer noch ein Thema gewesen. Wir haben nichts riskiert mit dem Getriebe.“ Nur, warum hat man die Antriebswelle nicht prophylaktisch gewechselt? Weil im Parc fermé nur die Teile getauscht werden dürfen, die auch defekt sind. Dazu gehörten der Frontflügel und die hintere rechte Seite. Die linke Antriebswelle auf der gegenüberliegenden Seite des Unfallschadens hatte man offenbar nicht auf dem Schirm. „Wir müssen das nun untersuchen“, so der Ferrari-Boss.

Wieso war Lewis Hamilton chancenlos?

Auch das Monaco-Wochenende von Lewis Hamilton könnte man als Drama in zwei Akten beschreiben. Denn beim siebenmaligen Weltmeister war ebenfalls schon im Zeittraining der Wurm drin. Er klagte über zu wenig Grip. Man hatte Probleme, die Reifen auf Temperatur zu bekommen. Red Bull und Ferrari stellten sich besser an. So blieb es nur bei Startplatz 7.

Im Rennen sollte Hamilton nicht viel besser aufgestellt sein. Eigentlich war eine Overcut-Strategie geplant. Dabei hätten sich die Reifenflüster-Qualitäten des Mercedes ausgezahlt. Doch die Ingenieure waren schnell gezwungen, den Plan auf einen frühen Stopp umzuschwenken. Warum? Der Reifenverschleiß erwies sich größer als erwartet. Das wiederum resultierte aus der Problematik am Samstag. Man musste die Reifen schneller auf Temperatur bringen, was aber auch die Abnutzung erhöhte. „Beide linken Vorderreifen hatten kaum noch Gummi“, sagte Mercedes-Teamchef Toto Wolff. „Der Undercut war die einzig logische Möglichkeit.“

Allerdings reagierten alle Gegner um Hamilton schnell auf den Schachzug, wodurch der frühe Stopp ins Leere lief. Hinter Pierre Gasly blieb der Weltmeister



Nach dem Ausfall von Leclerc übernahm Verstappen kampflos die Spitze im Feld und später dann auch die WM-Führung

XPB

Das rechte Vorderrad am Mercedes von Valtteri Bottas konnte erst nach dem Rücktransport des Autos in die Fabrik von der Nabe gezogen werden

Bull den Weg frei



Befreiungsschlag für Sebastian Vettel. Mit Platz 5 zog der Heppenheimer in der WM-Wertung auch an Aston-Martin-Teamkollege Lance Stroll vorbei

schließlich auf Platz 7 festzementiert. Da war der Extra-Stopp für Soft-Reifen am Ende des Rennens nur eine logische Konsequenz, um sich wenigstens noch den Punkt für die schnellste Rennrunde zu sichern.

Was ging beim Boxenstopp von Valtteri Bottas schief?

Mercedes erlebte gleich mit beiden Autos ein schwarzes Wochenende. Dabei schien das Monaco-Rennen für Valtteri Bottas die große Chance zu sein, sich den ersten Saisonsieg zu sichern. Mit einem Erfolg gegen Max Verstappen hätte der Finne auch noch Teamkollege Hamilton im WM-Duell unterstützt. Doch der Traum zerplatzte schnell. Beim Wechsel von weichen auf harte Reifen wollte das rechte Vorderrad einfach nicht runtergehen. Der Schlagschrauber hatte die Kanten der Radmutter abgeschleift und griff nicht mehr.

Das Problem setzte sich aus mehreren Faktoren zusammen. Toto Wolff erklärte: „Valtteri hat ein bisschen zu früh gestoppt. Damit musste der Mechaniker den Schlagschrauber schräg ansetzen. Der ungünstige Winkel hat die Radmutter beschädigt, und wir haben sie nicht mehr runtergebracht." Die Muttern stellt Mercedes selbst her. An deren Design will man nun noch einmal arbeiten.

Wie kamen Vettel, Pérez und Stroll nach vorne?

Das Zauberwort für das Rennen von Sebastian Vettel, Sergio Pérez und Lance Stroll lautete in Monaco: Overcut. Alle drei profitierten von der Strategie, länger als die Konkurrenz auf der Strecke zu bleiben. Sebastian Vettel kam in Runde 31 rein und wechselte von den Soft-Reifen auf die harte Variante, Sergio Pérez kam in Umlauf 35 zum Service und ließ sich die Mischung „Hart" aufziehen.

Beide profitierten von diesem Overcut und machten Plätze gut. Vettel schob sich so von Platz 7 auf 5 an Lewis Hamilton und Pierre Gasly vorbei, Pérez kam dank dieser Taktik sogar von Platz 8 auf die vierte Position nach vorne. „Ich wusste, dass die zwei Runden vor meinem Boxenstopp entscheidend für unser Rennen sein würden", sagte Vettel, der das beste Ergebnis der Saison für Aston Martin holte. „Ich konnte einige gute Rundenzeiten auf Reifen fahren, die nicht mehr die beste Leistung brachten. Das machte am Ende den Unterschied aus." Als Vettel aus der Box kam, setzte er sich bergauf zum Casino robust gegen Gasly durch.

Vettels Teamkollege Lance Stroll war zwar nicht auf der gleichen Reifen-Taktik unterwegs, hatte aber eine ähnliche Philosophie. Er startete mit harten Pirellis und blieb mit diesen bis in Runde 58 auf der Bahn, ehe er sich den Soft-Reifen zum Schlussspurt abholte. Gestartet war Stroll auf Rang 12, ins Ziel kam er auf 8. „Es war nicht einfach im ersten Stint auf dem harten Reifen, vor allem am Start, aber ich kam gut los", sagte Stroll. „Am Ende haben wir durch den Overcut drei Plätze gutgemacht und hatten bis zum Ende auch eine starke Pace."

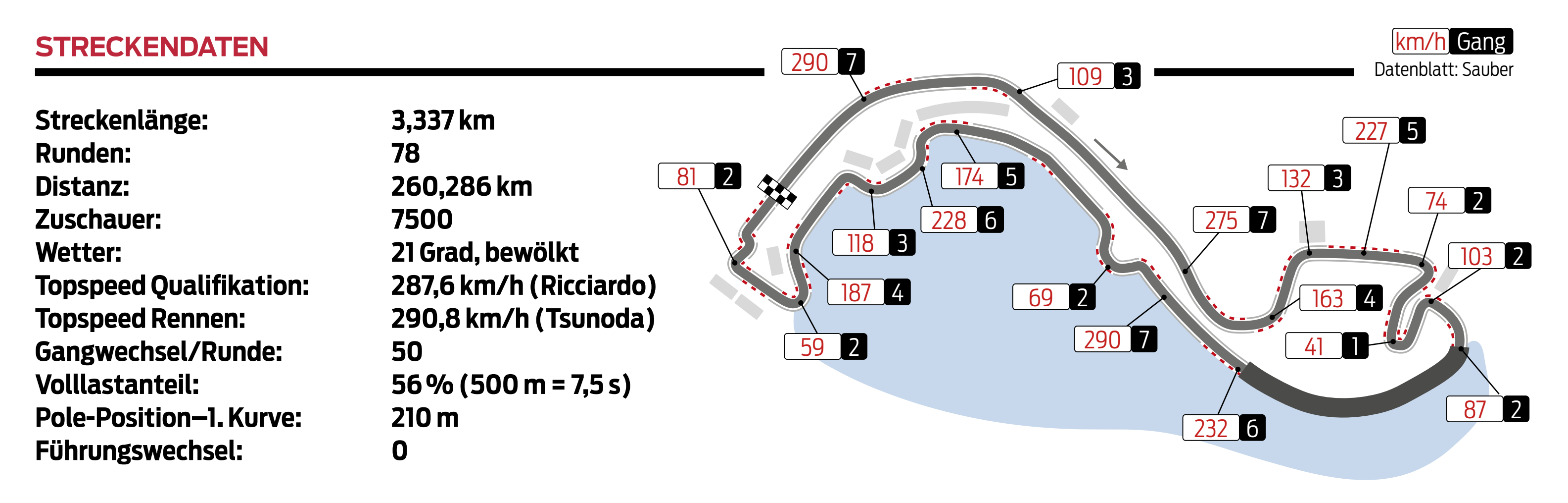
Was war in Monaco bei Mick Schumacher los?

Mick Schumacher erlebte ein Wochenende mit Höhen und Tiefen bei seiner Monaco-Premiere in der Formel 1. Nach seinem Crash im dritten Training am Samstagmorgen konnte er aufgrund der Reparaturarbeiten nicht in der Qualifikation teilnehmen. Das bedeutete den letzten Startplatz. Mit viel Wut im Bauch setzte der Haas-Rookie in der ersten Runde zum Überholmanöver gegen Teamkollege Nikita Mazepin in der Loews-Kurve an. Mit Erfolg.

Allerdings blieb es nicht dabei. Der Youngster wurde von einem Problem mit dem Benzindruck eingebremst. „Leider habe ich viel Zeit auf die Jungs vor mir verloren und musste Nikita vorbeilassen, weil wir es nicht direkt geschafft haben, das Problem zu beheben", sagte der 22-Jährige. Später kam er wieder an den Stallgefährten ran, man tauschte die Plätze aber nicht zurück. „Das war okay, es war verständlich – wir hatten ja auch ständig viele Autos hinter uns, die überrunden wollten." ■

GP MONACO: 5. VON 23 LÄUFEN, 23. MAI 2021

STRECKENDATEN



Streckenlänge:	**3,337 km**
Runden:	**78**
Distanz:	**260,286 km**
Zuschauer:	**7500**
Wetter:	**21 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**287,6 km/h (Ricciardo)**
Topspeed Rennen:	**290,8 km/h (Tsunoda)**
Gangwechsel/Runde:	**50**
Volllastanteil:	**56 % (500 m = 7,5 s)**
Pole-Position–1. Kurve:	**210 m**
Führungswechsel:	**0**

STARTAUFSTELLUNG

1	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.10,346 min	16
2	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.10,576 min	33
3	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.10,601 min	77
4	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.10,611 min	55
5	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.10,620 min	4
6	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.10,900 min	10
7	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.11,095 min	44
8	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes 1.11,419 min	5
9	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.11,573 min	11
10	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.11,779 min	99
11	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.11,486 min	31
12	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.11,598 min	3
13	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.11,600 min	18
14	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.11,642 min	7
15	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.11,830 min	63
16	Yuki Tsunoda, JAP AlphaTauri-Honda, 1.12,096 min	22
17	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.12,205 min	14
18	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.12,366 min	6
19	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.12,958 min	9
20	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, keine Zeit	47

Startnummer

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen 1)	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Verstappen	78/78 2)	1:38.56,820 min = 157,833 km/h	s/h	1 (23,746 s)	1.14,649 min
2.	Sainz	78	+ 8,968 s	s/h	1 (24,150 s)	1.14,621 min
3.	Norris	78	+ 19,427 s	s/h	1 (23,874 s)	1.14,670 min
4.	Pérez	78	+ 20,490 s	s/h	1 (24,548 s)	1.14,552 min
5.	Vettel	78	+ 52,591 s	s/h	1 (24,369 s)	1.15,316 min
6.	Gasly	78	+ 53,896 s	s/h	1 (24,428 s)	1.15,412 min
7.	Hamilton	78	+ 1.08,231 min	s/h/s	2 (48,027 s)	1.12,909 min
8.	Stroll	77		h/s	1 (23,474 s)	1.14,674 min
9.	Ocon	77		s/m	1 (23,935 s)	1.15,316 min
10.	Giovinazzi	77		s/m	1 (24,521 s)	1.15,311 min
11.	Räikkönen	77		m/h	1 (24,077 s)	1.14,971 min
12.	Ricciardo	77		m/h	1 (24,715 s)	1.14,578 min
13.	Alonso	77		m/s	1 (23,803 s)	1.15,026 min
14.	Russell	77		m/h	1 (23,928 s)	1.15,539 min
15.	Latifi	77		m/h	1 (23,703 s)	1.15,573 min
16.	Tsunoda	77		h/s	1 (24,430 s)	1.14,037 min
17.	Mazepin	75		s/h	1 (25,202 s)	1.16,866 min
18.	Schumacher	75		s/h	1 (24,797 s)	1.16,425 min
19.	Bottas	29	Radmutter (P 2)	s		1.15,706 min
20.	Leclerc	0	Antriebswelle (P 1)	s		

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; 2) Runden in Führung, Bestwerte in Rot; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert

FAHRER-WM

1.	Verstappen	2*	105 Punkte
2.	Hamilton	3	101 Punkte
3.	Norris		56 Punkte
4.	Bottas		47 Punkte
5.	Pérez		44 Punkte
6.	Leclerc		40 Punkte
7.	Sainz		38 Punkte
8.	Ricciardo		24 Punkte
9.	Gasly		16 Punkte
10.	Ocon		12 Punkte
11.	Vettel		10 Punkte
12.	Stroll		9 Punkte
13.	Alonso		5 Punkte
14.	Tsunoda		2 Punkte
15.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	3 : 2
Verstappen – Pérez	4 : 1
Ricciardo – Norris	3 : 2
Vettel – Stroll	2 : 3
Alonso – Ocon	1 : 4
Leclerc – Sainz	4 : 1
Gasly – Tsunoda	5 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	1 : 4
Schumacher – Mazepin	4 : 1
Russell – Latifi	5 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Red Bull-Honda	2*	149 Punkte
2.	Mercedes	3	148 Punkte
3.	McLaren-Mercedes		80 Punkte
4.	Ferrari		78 Punkte
5.	Aston Martin-Mercedes		19 Punkte
6.	AlphaTauri-Honda		18 Punkte
7.	Alpine-Renault		17 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		1 Punkt

GP MONACO, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull Honda	1:12.487 min	36
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,119 s	32
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,161 s	39
4.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,442 s	37
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,508 s	34
6.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,644 s	36
7.	Lando Norris	McLaren	+ 0,749 s	31
8.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,245 s	33
9.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,259 s	39
10.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,594 s	31
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,603 s	33
12.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,619 s	27
13.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,718 s	37
14.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,781 s	41
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,794 s	36
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,833 s	37
17.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,129 s	33
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,314 s	35
19.	George Russell	Williams	+ 2,353 s	35
20.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 7,131 s	4

GP MONACO, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1:11.684 min	30
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,112 s	32
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,390 s	28
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,397 s	27
5.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,423 s	32
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,695 s	24
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,814 s	28
8.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,024 s	24
9.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,062 s	28
10.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,298 s	26
11.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,381 s	31
12.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,491 s	27
13.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,511 s	26
14.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,515 s	28
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,573 s	26
16.	George Russell	Williams	+ 1,825 s	32
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,909 s	31
18.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,723 s	26
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,732 s	25
20.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 3,145 s	11

GP MONACO, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:11.294 min	19
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,047 s	28
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,258 s	27
4.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,471 s	21
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,523 s	18
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,694 s	20
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,726 s	20
8.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,004 s	25
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,063 s	28
10.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,243 s	24
11.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,245 s	21
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,406 s	22
13.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,665 s	25
14.	Mick Schumacher	Haas F1	+ 1,845 s	21
15.	Fernando Alonso	Alpine	+ 2,035 s	19
16.	Nikita Mazepin	Haas F1	+ 2,096 s	20
17.	George Russell	Williams	+ 2,153 s	29
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,181 s	22
19.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,228 s	30
20.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,320 s	18

STATISTIK DES WOCHENENDES



Mal startete Ferrari-Pilot Charles Leclerc bei seinem Heimrennen in Monaco mit der Formel 1 und drei Mal kam er nicht ins Ziel. Bei seinem Debüt im Jahr 2018 mit Sauber versagten seine Bremsen kurz vor Schluss und er räumte Toro-Rosso-Pilot Brendon Hartley gleich mit aus dem Rennen. 2019 landete er nach einem Zweikampf mit Nico Hülkenberg in der Rascasse-Leitplanke. 2021 war er bereits aus dem Rennen, bevor es überhaupt losging. Statt auf Pole-Position parkte er aufgrund einer defekten Antriebswelle in der Garage. Der Fluch lässt sich sogar noch auf sein Formel-2-Jahr 2017 erweitern. Im Hauptrennen musste er sein Auto nach dem Start von der Pole-Position mit einer beschädigten Aufhängung vorzeitig abstellen. Im Sprintrennen kollidierte er mit Norman Nato in der Rascasse-Kurve.

ZITAT DES RENNENS

„Wir haben das längste Auto im Feld. Das fährt um die engen Kurven wie ein Bus. Dinge, die hier in Monaco nicht funktionieren, funktionieren aber dafür wiederum auf anderen Strecken."

Lewis Hamilton, Mercedes



JERRY ANDRÉ

Nach dem Quali-Crash musste Charles Leclerc auch im Rennen passen

FAHRERNOTEN


06/10 Ø 8,60
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

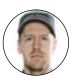

09/10 Ø 6,80
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


10/10 Ø 9,20
Max Verstappen
Red Bull Racing


08/10 Ø 6,80
Sergio Pérez
Red Bull Racing


10/10 Ø 8,60
Lando Norris
McLaren

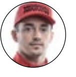

05/10 Ø 6,60
Daniel Ricciardo
McLaren

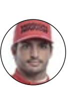

09/10 Ø 5,80
Sebastian Vettel
Aston Martin


07/10 Ø 6,60
Lance Stroll
Aston Martin


05/10 Ø 6,20
Fernando Alonso
Alpine F1


08/10 Ø 7,60
Esteban Ocon
Alpine F1


08/10 Ø 8,60
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


10/10 Ø 7,60
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


09/10 Ø 7,60
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


05/10 Ø 5,40
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


07/10 Ø 6,00
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


08/10 Ø 6,80
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


04/10 Ø 6,60
Mick Schumacher
Haas F1 Team


06/10 Ø 4,40
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


06/10 Ø 7,00
George Russell
Williams


05/10 Ø 5,40
Nicholas Latifi
Williams



Verhärtete Fronten

Im WM-Duell zwischen Mercedes und Red Bull wird jetzt mit allen Bandagen gekämpft. Der Heckflügel-Streit zeigt, dass neben der Strecke genauso hart gekämpft wird wie darauf.

Von: **Michael Schmidt**

Der Ton im Titel-Duell wird schärfer. Zum ersten Mal gingen jetzt auch Lewis Hamilton und Max Verstappen verbal aufeinander los. Auf der Strecke steht es im direkten Aufeinandertreffen Rad gegen Rad 4:1 für Verstappen. Dreimal, weil Hamilton einen Rückzieher machte. Die Taktik „Der Klügere gibt nach" zahlte sich aus: Nach Siegen steht es 3:2 für Hamilton.

Hamilton machte sich nach der Beinahe-Karambolage in Barcelona über seinen WM-Gegner lustig: „Max fährt, als ob er etwas beweisen müsste. Ich gehe lieber einem Kontakt aus dem Weg. Ein Grand Prix ist ein Marathon und kein Sprint." Verstappen gab zurück: „Auch ich bin nicht auf eine Kollision mit Lewis aus. Und beweisen muss ich auch nichts."

Bei den Teams hat der Psychokrieg neben der Rennstrecke schon längst begonnen. Mercedes gibt vor jedem Rennen bewusst die Favoritenrolle an Red Bull ab und findet dann tausend Gründe, warum man doch gewonnen hat. So steht Red Bull nach einer Niederlage als doppelter Verlierer da. Weil man der Öffentlichkeit Erklärungen schuldig ist. Mal ist die Taktik schuld, mal die Reifen, mal die Umstände.

Red Bull revanchiert sich damit, dass man in der Motorenfabrik von Mercedes für das eigene Motorenprojekt wildern geht. Sechs Überläufer sind namentlich bereits bekannt. Sechs weitere werden demnächst offiziell das Lager wechseln. Red Bull weidet jeden Transfer genüsslich aus, um seinerseits den Gegner zu schwächen. Beim Kostendeckel sitzen beide Teams zwar im selben Boot, doch bei Nachverhandlungen in Detailfragen

> „Max fährt, als ob er etwas beweisen müsste. Ich gehe einem Kontakt lieber aus dem Weg. Ein Grand Prix ist ein Marathon und kein Sprint."
>
> Lewis Hamilton

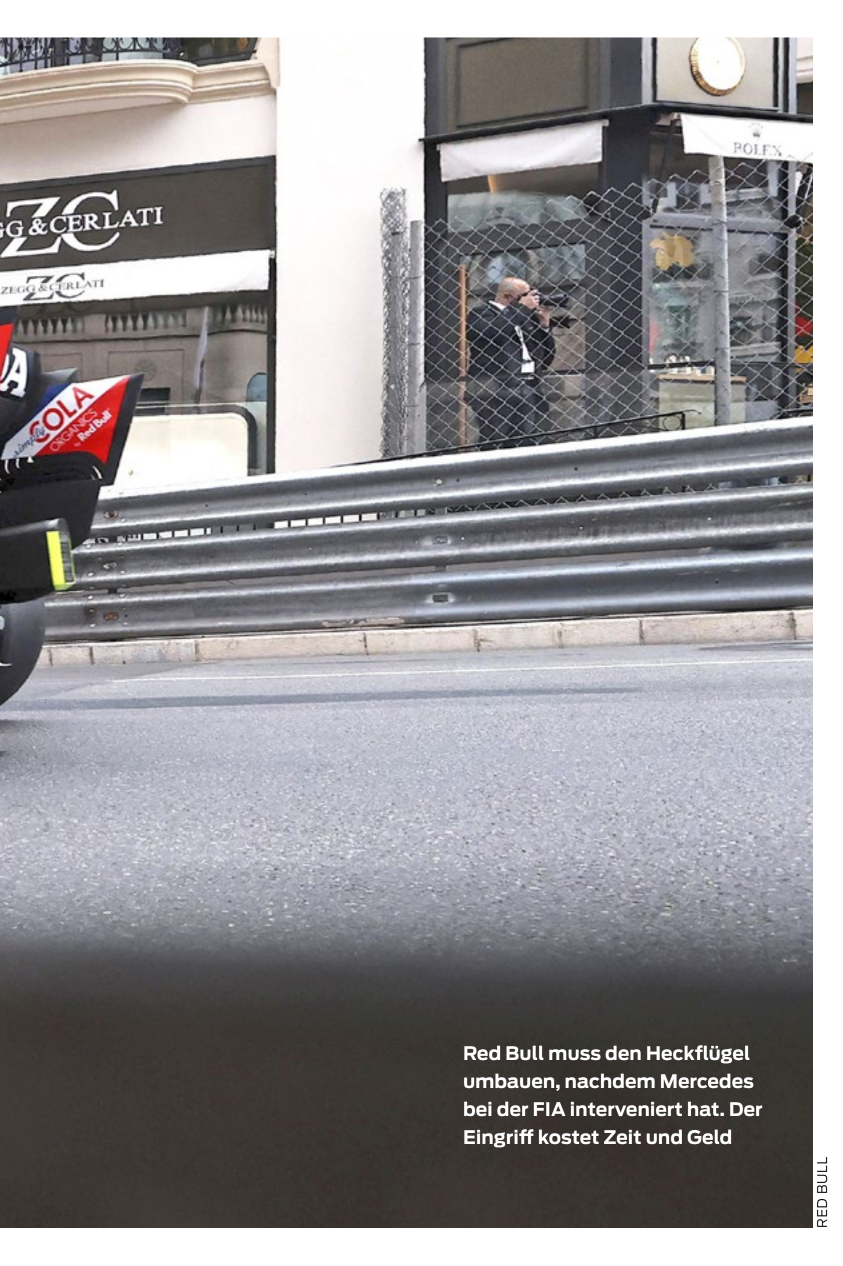
nehmen sie oft unterschiedliche Positionen ein. Aus Prinzip.

Seit dem GP Spanien wurde ein neues Schlachtfeld eröffnet: Mercedes entdeckte anhand von Vergleichsfotos bei 150 und 250 km/h, dass sich der Heckflügel am Red Bull RB16B unter Last deutlich nach hinten biegt. Videoaufnahmen der rückwärts gerichteten Kamera bestätigten den Verdacht. Red-Bull-Teamchef Christian Horner verteidigte sich: „Wir haben jeden FIA-Belastungstest bestanden." Mercedes machte die Sache über Hamilton publik: Der Weltmeister sprach von seltsamen, „biegsamen Flügeln" und löste damit einen Flächenbrand aus. Als sich die FIA-Inspektoren die Videoaufnahmen aller Autos auf der Zielgerade in Barcelona anschauten, stellten sie fest, dass mehr als die Hälfte aller Autos die Flügel nach hinten klappt. Neben Red Bull auch Ferrari, Alfa Romeo, Alpine, Alpha Tauri und McLaren. Was McLaren bestreitet.

Welche Flügel sind illegal?

Aston-Martin-Teamchef Otmar Szafnauer geht noch einen Schritt weiter: „Alle Autos, die stark angestellt sind, verbiegen den Heckflügel. Sie brauchen das, um den Luftwiderstand ihrer Autos zu verringern." Die FIA reagierte prompt. Sie kündigte ab dem 15. Juni strengere Tests mit doppelten Lasten an (siehe S.12). Nach Ansicht von Mercedes-Teamchef Toto Wolff viel zu spät: „Da hätte man schon viel eher draufkommen können."

Der Vorwurf, gegen den Geist der Regeln verstoßen zu haben, prallt an Red-Bull-Sportchef Hel-



Red Bull muss den Heckflügel umbauen, nachdem Mercedes bei der FIA interveniert hat. Der Eingriff kostet Zeit und Geld

RED BULL

mut Marko ab: „Im Motorsport geht es darum, die Regeln bis an ihr Limit auszunutzen. Wenn der Test verändert wird, werden wir reagieren.“

Mercedes und McLaren halten es für inakzeptabel, dass es noch eine Gnadenfrist bis zum GP Frankreich gibt: „In Baku mit seinen langen Geraden bringt der Heckflügel-Trick eine halbe Sekunde.“ Horner erwidert: „Wenn du ein Teil am Auto ändern willst, brauchst du eine Vorlaufzeit. Du zauberst nicht einen neuen Heckflügel von heute auf morgen aus dem Hut.“ Sein Technikchef Adrian Newey jammert: „Das kostet uns eine halbe Million Dollar.“ Red Bull hat sich einen besonderen Trick einfallen lassen: Ab einer bestimmten Geschwindigkeit biegen sich die Endplatten nach innen und ziehen damit das Flügelhauptblatt nach unten.

Für Newey steht fest, dass Mercedes Red Bull bei der FIA angeschwärzt hat. Es hat Methode, dass sich WM-Gegner gegenseitig beim Weltverband verpfeifen. Mercedes machte 2018 und 2019 zweimal erfolgreich gegen Ferraris Tricksereien mit der Batterie und dem Motor Politik. Bei der Manipulation der Einspritzmenge spannte Mercedes sogar Red Bull vor seinen Karren. Die waren 2019 der weniger gefährliche Gegner. Mercedes fand 2017 heraus, dass Ferrari die Luftdurchleitung durch die Vorderachse mit einem Ventil versehen hatte, das sich auf den Geraden schloss. Ferrari musste das Ventil ausbauen. Ende 2017 schürte der Weltmeister Gerüchte, dass Red Bull mit einer Absenkvorrichtung an der Hinterachse unterwegs sei. Es wurde nichts gefunden. Aber danach gewann Red Bull kein Rennen mehr.

Mercedes betrieb auch erfolgreiche Lobbyarbeit für Reifen mit dünnerer Lauffläche (2018) und einer stabileren Konstruktion (2021). Und stimmte 2018 im Verbund mit Force India für simplere Frontflügel ab 2019, wohl wissend, dass damit alle Autos bestraft würden, die wie der Red Bull hinten hoch stehen. Red Bull ist auch kein Waisenknabe. Anfang 2020 musste Mercedes über Nacht die hinteren Radträger umbauen. Red Bull hatte einen Regelverstoß entdeckt. Auch die Beschränkung auf einen Power-Modus wurde in Milton Keynes angeschoben. An der Spurverstellung DAS vom Gegner biss man sich jedoch die Zähne aus. Die Heckflügel waren nicht der letzte Streitfall. Newey droht: „Der Frontflügel von Mercedes verbiegt sich stärker als unser Heckflügel. Das sollte die FIA mal untersuchen.“ Wolff spricht von „Nebelkerzen“. ■



WILHELM

Zwischen Hamilton und Verstappen nimmt der Psychokrieg Fahrt auf



WILHELM

Neben der Strecke kämpfen die Chefs der Topteams mit harten Bandagen



WILHELM

Red Bull fordert, dass die FIA den Mercedes-Frontflügel ins Visier nimmt

AUS DEM FAHRERLAGER

TEURES VERGNÜGEN

Der GP Monaco war ein erster Schritt zurück in die Normalität. Auf den Tribünen durften 7500 Zuschauer Platz nehmen. Zu gesalzenen Preisen: Ein Zweitages-Ticket für die B-Tribüne am Casino kostete 1026 Euro. Auf der K-Tribüne zwischen Tabak-Kurve und Schwimmbad bezahlte man zwischen 589 und 845 Euro. Die Tribünen L und O gegenüber den Boxen wurden für 588 Euro verkauft. An der Rascasse-Kurve musste man 636 Euro berappen.

KEINE GEBURTSTAGSFEIER

Yuki Tsuonda wurde zwei Tage nach dem GP Spanien 21 Jahre alt. Der jüngste Fahrer im Feld ließ die Feier jedoch aus: „Am Morgen hatte ich einen Corona-Test. Danach bin ich ins Fitness-Studio."

REICH NUR MIT SCHUMI

Wer derzeit Lewis Hamilton und Max Verstappen auf Sieg wettet, wird nicht reich: Für Hamilton gab es eine Quote von 2:1, bei Verstappen waren es 2,2:1. Bottas wurde mit 8,5:1 gesetzt, Pérez mit 15:1, Leclerc mit 26:1. Bei einem Vettel-Sieg hätte es den 800-fachen Einsatz gegeben. Risiko-Tipp Mick Schumacher hätte sich richtig rentiert: Sein Sieg wäre mit 3500:1 belohnt worden.

MONACOS BEITRAG

Der GP Monaco fand 2021 zum 67. Mal statt. Monegassische Fahrer sind dabei eine Seltenheit. Louis Chiron nahm zweimal an seinem Heimrennen teil. Später wurde er Rennleiter des Grand Prix im Fürstentum. 1955 machte sich Chiron im Alter von 55 Jahren und 292 Tagen zum ältesten GP-Piloten aller Zeiten. André Testut konnte sich 1958 und 1959 nicht qualifizieren, Olivier Beretta fuhr 1994 in einem Larrousse auf Platz 8. Charles Leclerc blieb der dritte Monaco-GP nach 2018 und 2019 verwehrt.



FERRARI

Leclerc mit Helm im Chiron-Design

DER BESTE ANKERPLATZ

Aston-Martin-Besitzer Lawrence Stroll hat endlich seinen Frieden. Jahrelang durfte er mit seiner Luxus-Yacht „Faith" am Rennwochenende nicht im Hafen von Monte Carlo ankern. Das Schiff war mit 96 Metern Länge einfach zu groß. In Corona-Zeiten gab es erstmals mehr Platz im Schaufenster der Bootsbesitzer. Diesmal parkte die „Faith" mittendrin.

DER ZWEITBESTE JOB

Sergio Pérez und Yuki Tsunoda wurden gefragt, welchen Beruf sie ergriffen hätten, wären sie nicht Rennfahrer geworden. „Irgendetwas im Immobiliengeschäft", verriet Pérez. Tsunoda wäre gerne Küchenchef geworden. Der Japaner hat eine Vorliebe fürs Essen.

250 000 EURO GESPART

Statt Montreal gibt es jetzt ein zweites Spielberg-Rennen. Das spart den Teams 250 000 Euro an Fracht- und Flugkosten. Dafür wird Baku um 30 000 Euro teurer: Die Seefracht musste wegen der Suezkanal-Blockade um das Kap der Guten Hoffnung umgeleitet werden.

SCHUMI EINGEPRÄGT

Der Edelmetall-Händler „Rosland Capital" hat zusammen mit der „Keep Fighting Foundation" eine Goldmünze mit dem Konterfei von Michael Schumacher aufgelegt. Das 2,5 kg schwere Einzelstück wurde am Rande des Monaco GP für 105 000 Euro an einen Sammler verkauft.



JERRY ANDRÉ

Schumacher glänzt golden

KOMMENTAR

Lewis Hamilton wagte Kritik an der großen alten Dame: „Monte Carlo ist kein guter Platz, um ein Rennen zu fahren. Alles dreht sich um die eine schnelle Runde am Samstag. Dann passiert nicht mehr viel. Die Strecke liegt auf der Skala der Rennstrecken, auf denen Überholen schwer ist, außerhalb jeder Rangliste. Man sollte sich mal überlegen, ob man da nicht etwas ändern kann." Ich kann nur sagen: Bloß nicht! Ein Mal Monte Carlo muss die Formel 1 aushalten. Es gehört zum Reiz dieser Strecke, dass sie eigentlich ungeeignet ist für Autos mit 1000 PS. Sie bewegen sich wie irrwitzige Billardkugeln in einem Käfig, der viel zu eng ist für die schnellsten Landfahrzeuge der Welt. Ich kann damit leben, dass für ein Mal im Jahr der Samstag der Höhepunkt des Wochenendes ist. Und ich kann es auch verschmerzen, wenn es



MOTORSPORT IMAGES

Schumacher gelang das einzige echte Überholmanöver des Rennens

im Rennen nur vier (2017), sieben (2018), zwei (2019) oder ein Überholmanöver (2021)gibt. Seine Position ein ganzes Rennen lang trotz abgefahrener Reifen zu verteidigen wie Hamilton 2019 ist auch eine Rennfahrerkunst. Die berühmteste Stadtrundfahrt des Motorsports hat eben ihre eigenen Gesetze. Da gewinnt schon mal der Fahrer, der am schnellsten langsam fahren kann. Und da verliert auch schon mal der Schnellste, wenn sein Kommandostand Mist baut oder er zur falschen Zeit am falschen Ort ist. Nirgendwo sonst kann man von einem Safety Car oder ein VSC-Phase so ausgetrickst werden wie in Monte Carlo. Und wenn es doch mal ein Überholmanöver gibt, erinnert man sich sein ganzes Leben dran. Wie oft haben wir Monaco-Rennen erlebt, die 50 Runden lang eine einschläfernde Prozession waren und dann von einer Sekunde auf die andere zum Leben erweckt wurden. Dieser Grand Prix hat sein eigenes Gesicht. Und deshalb gehört er mit all seinen Eigenheiten in den Kalender. Monaco wäre nicht mehr Monaco, wenn man die Strecke um eine Überholmöglichkeit erweitern würde, die man in das dem Meer abgerungene neue Stadtviertel hineinbaut. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Ist der GP Monaco noch zeitgemäß? Schreiben Sie uns an:
msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Norris bleibt bis 2024

McLaren hat einen weiteren Baustein auf dem Weg zurück zu einem Siegerteam abgehakt. Der Vertrag mit Lando Norris wurde um drei Jahre verlängert.

Von: **Michael Schmidt**

McLaren will wieder ein Siegerteam werden. Nach der Neubesetzung des Managements, der Umstrukturierung des Technikbüros und der Neuordnung der Finanzen ging es in den letzten drei Jahren stetig bergauf. 2020 schloss der britische Traditionsrennstall als Dritter in der WM ab. Der zwischenzeitlich auf Eis gelegte Bau eines neuen Simulators und Windkanals ist wieder angelaufen. Mit Daniel Ricciardo holte sich Teamchef Andreas Seidl die Erfahrung von 192 GP-Starts ins Cockpit.

Der Australier bleibt bis 2023 bei McLaren. Seit dem GP Monaco ist auch das zweite Cockpit besetzt: Lando Norris unterschrieb für weitere drei Jahre. Damit hat McLaren die Hand auf einem der aussichtsreichsten Talente im Feld. Norris hatte allerdings auch nicht viele Alternativen, denn Mercedes, Red Bull und Ferrari sind auf Jahre mehr oder weniger dicht. So war es für Norris am Ende eine einfache Entscheidung zu bleiben, wo er ist: „Ich fühle mich wohl im Team, bin happy mit den ersten Jahren und den Team-Plänen für die Zukunft. Ich will mit McLaren Weltmeister werden.“ ■



WILHELM

Perfektes Wochenende: Erst neuer Vertrag, dann das Podium in Monaco

Formel 1

Strengere Flügeltests

Die FIA verschärft die Heckflügel-Tests. Mehrere Teams stehen in Verdacht, die Heckflügel ab 250 km/h mehr als erlaubt nach hinten zu biegen. Die neue Regel gilt ab dem GP Frankreich.

Von: **Michael Schmidt**

Fotos und Videoaufnahmen lieferten den ersten Verdacht. Beim GP Spanien schaute sich die FIA nach dem Tipp eines Teams die Aufnahmen der Kamera, die nach hinten filmt, genauer an und stellte fest, dass sich auf den Geraden die Heckflügel mehrerer Autos ab 250 km/h verdächtig stark nach hinten biegen. Es soll sich dabei um Red Bull, Ferrari, Alfa Romeo, Alpine und McLaren handeln. Was McLaren abstreitet.

Als Reaktion auf die offensichtliche Verletzung der Regel 3.8., die besagt, dass alle Teile, die die Aerodynamik beeinflussen, fest mit den ungefederten Massen des Autos verbunden sein müssen, verschärft die FIA ab dem 15. Juni die Belastungstests für Heckflügel. Die Gesamtlast wird beim Zug nach hinten von 750 auf 1500 Newton verdoppelt. Beim Druck auf den Heckflügel in vertikaler Richtung von 1000 auf 2000 Newton. Erlaubt ist eine maximale Verbiegung von explizit 1,0 Grad. Die FIA-Prüfer nehmen sich das Recht heraus, bei Verdacht die Last und die Grenzwerte um 50 Prozent zu vergrößern. Sie können in Zukunft auch Videobeweise heranziehen, um ein Auto aus der Wertung zu nehmen. Deshalb müssen auf den Heckflügeln an vorgeschriebenen Stellen jeweils zwölf Kreuzmarkierungen vorgenommen werden. Nach Einführung des Tests bekommen die Teams noch einen Monat lang Gnadenfrist. Bis zum 15. Juli werden Toleranzen von bis zu 20 Prozent toleriert. ■



JERRY ANDRÉ

Bei hohem Tempo biegen sich die Heckflügel bei einigen Autos nach hinten

NACHRICHTEN

MERCEDES STREICHT TEST

Mercedes hat den Regen-Test mit den neuen Pirelli 18-Zoll-Reifen abgesagt. Er sollte in der Woche nach dem GP Monaco in Paul Ricard stattfinden. Grund: Mercedes will sparen. Alles was über 5000 Testkilometer pro Jahr hinausgeht, wird dem Kostendeckel angerechnet. Das trifft vor allem die Teams, die am Limit operieren. Mercedes hätte eine extra Crew einfliegen müssen. Den Test übernimmt jetzt Ferrari. Die können mit dem Rennteam auf Achse anreisen. Das reduziert die Kosten.

MERCEDES HÄLT ANTEILE

Eine Notiz in der Quartalsbilanz von Daimler sorgte für Aufregung. Darin heißt es: Im Dezember 2020 hat der Konzern beschlossen, Anteile an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. zu veräußern. Der Konzern geht davon aus, dass die weiteren vertraglichen Vereinbarungen im zweiten Quartal 2021 abgeschlossen werden. Es wird damit gerechnet, bei Abschluss der Transaktion die Beherrschung über die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. abzugeben. Teamchef Toto Wolff erklärte: „Dabei handelt es sich um den Verkauf von jeweils 30 Prozent an Ineos und mich. Die Verträge sind unterschrieben, der Verkauf aber noch nicht vollzogen.“

VERBOT WINDKANAL

Die Formel 1 überlegt ein Windkanal-Verbot. Es soll aber frühestens 2030 in Kraft treten. „Zuerst muss sichergestellt sein, dass CFD belastbare Ergebnisse bringt“, erklärt Alpine-Sportdirektor Laurent Rossi.

HÖHERER KOSTENDECKEL

Der Kostendeckel ist von 145 auf 149,8 Millionen Dollar gestiegen. Die FIA gesteht den Teams jeweils 1,2 Millionen Dollar extra für die Rennen 22 und 23 sowie die kurzfristig abgesagten Grands Prix in Kanada und der Türkei zu.



Théo Pourchaire ist nun jüngster Pole-Sitter und jüngster Sieger der Formel-2-Historie

XPB

Super Sauber-Mann

Beim Formel-2-Höhepunkt in Monaco konnte Théo Pourchaire besonders glänzen. Der erst 17 Jahre alte Sauber-Junior holte als jüngster Formel-2-Pilot überhaupt eine Pole-Position und einen Rennsieg.

Von: **Tobias Grüner**

In Monaco ist schon so mancher Rennfahrer-Stern aufgegangen. Wer auf dem anspruchsvollen Stadtkurs schnell unterwegs ist, dem kann es an Talent nicht mangeln. Und wenn ein erst 17-jähriger Rookie das Rennwochenende am Ende wie ein alter Hase dominiert, dann wird das auch bei den Scouts aus der Königsklasse nicht unbemerkt geblieben sein.

Den Grundstein für seinen Premierensieg im Hauptrennen legte Théo Pourchaire schon in der Qualifikation am Donnerstag. Obwohl der Youngster in der theoretisch langsameren ersten Startgruppe antreten musste, brannte er in 1.20,985 Minuten eine Bestzeit in den Asphalt, die gut vier Zehntel schneller war als die zweitbeste Runde von Robert Shwartzman. „Da habe ich einfach mein Gehirn abgeschaltet“, grinste der Franzose, der nur 60 Kilometer entfernt von Monaco in Grasse aufgewachsen ist. Nachdem er Lando Norris als jüngsten Pole-Sitter aller F2-Zeiten abgelöst hatte, ließ Pourchaire auch im Hauptrennen am Samstag nichts anbrennen. Von der Spitze aus kontrollierte der ART-Pilot entspannt das Geschehen. Am Ende rollte er mit 2,8 Sekunden Vorsprung vor Oscar Piastri über den Zielstrich, womit er sich auch zum jüngsten Sieger in der Historie der Nachwuchsserie krönte. Rang 3 ging an Felipe Drugovich, der es genau wie Piastri dank eines verpatzten Boxenstopps bei Robert Shwartzman auf das Podium schaffte.



Liam Lawson musste seinen Sieg im zweiten Sprint Dan Ticktum überlassen

XPB

Lawson disqualifiziert

Bei den beiden Sprints, die zuvor in umgekehrter Reihenfolge gestartet wurden, musste Pourchaire der Konkurrenz die Pokale überlassen. Zum Auftakt am Freitag wandelte Guanyu Zhou seine Pole-Position locker in einen Sieg um. Dahinter konnte sich Christian Lundgaard am Start gegen Zhous Teamkollegen Felipe Drugovich durchsetzen. Doch ein Motorschaden beim Dänen machte den Doppelsieg für Uni-Virtuosi doch noch perfekt. Das Podium komplettierte Williams-Testfahrer Roy Nissany.

Viel Aufregung gab es dann am Samstagmorgen, was nicht nur an der feuchten Strecke lag. Marcus Armstrong hatte sich am Tag zuvor mit einem beherzten Manöver in der letzten Runde gegen Jehan Daruvala Platz 10 und damit die Pole-Position für den zweiten Lauf gesichert. Doch schon auf dem Weg in die Startaufstellung streikte die Technik. So lieferten sich Piastri und Liam Lawson in den ersten Runden ein heißes Duell, bei dem die Führung zwei Mal wechselte. Am Ende setzte sich Lawson durch. Auch Dan Ticktum ging noch vorbei an Piastri und sicherte sich Rang 2. Daraus wurde wenige Stunden nach dem Rennen sogar noch der Sieg, weil Lawson am Start eine falsche Motor-Einstellung verwendet hatte und disqualifiziert wurde.

Für die deutschen Piloten gab es nach schwacher Qualifikation nichts zu feiern. Mit Rang 7 im zweiten Sprint nahm Lirim Zendeli zwei Pünktchen mit. David Beckmann ging komplett leer aus. Besser lief es für den Schweizer Ralph Boschung, der mit den Plätzen 4, 5 und 6 das beste Formel-2-Wochenende seiner Karriere ablieferte. ■

MONACO SPRINT 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Guanyu Zhou	44.21,272 min
2.	Felipe Drugovich	+ 2,396 s
3.	Roy Nissany	+ 5,909 s
4.	Ralph Boschung	+ 7,430 s
5.	Juri Vips	+ 11,007 s
6.	Dan Ticktum	+ 11,495 s
7.	Théo Pourchaire	+ 13,247 s
8.	Oscar Piastri	+ 15,547 s
9.	Liam Lawson	+ 17,514 s
10.	Marcus Armstrong	+ 18,947 s

MONACO SPRINT 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Dan Ticktum	47.53,826 min
2.	Oscar Piastri	+ 0,765 s
3.	Jüri Vips	+ 1,172 s
4.	Théo Pourchaire	+ 2,101 s
5.	Ralph Boschung	+ 6,268 s
6.	Richard Verschoor	+ 8,381 s
7.	Lirim Zendeli	+ 13,384 s
8.	Jehan Daruvala	+ 15,894 s
9.	Jack Aitken	+ 16,310 s
10.	Robert Shwartzman	+ 39,135 s

MONACO HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Théo Pourchaire	61.02,089 min
2.	Oscar Piastri	+ 2,849 s
3.	Felipe Drugovich	+ 14,261 s
4.	Robert Shwartzman	+ 17,910 s
5.	Guanyu Zhou	+ 24,130 s
6.	Ralph Boschung	+ 30,693 s
7.	Liam Lawson	+ 31,288 s
8.	Jüri Vips	+ 37,051 s
9.	Roy Nissany	+ 46,563 s
10.	Richard Verschoor	+ 49,513 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Guanyu Zhou	68
2.	Oscar Piastri	52
3.	Théo Pourchaire	47
4.	Dan Ticktum	38
5.	Liam Lawson	36



Scott Dixon holt die Pole für Honda und Chip Ganassi Racing

INDYCAR

Tage des Dramas

Zum vierten Mal in seiner Karriere hat sich Scott Dixon die Pole-Position für das Indy 500 gesichert. In seinem Chip-Ganassi-Racing-Honda fuhr der Neuseeländer einen Vier-Runden-Durchschnitt von 231,685 mph. Für den Motorbauer Chevrolet und seine Topmannschaft Team Penske wären die Qualifikationstage fast zum Debakel geworden.

Von: **Philipp Körner**

Chaos, Fehler und Furcht: Als eine der letzten großen Rennveranstaltungen sorgt das Indy 500 bereits eine Woche vor dem Rennen mit seiner Ausscheidungsqualifikation für reichlich Drama. Denn immer, wenn mehr als 33 Nennungen eingegangen sind, filtert die Serie die überschüssigen Teilnehmer über einen mehrteiligen Prozess heraus. 2021 dauerte dies zwei Tage. Durch die Aufteilung der Boxengasse in zwei unterschiedlich priorisierte Startspuren, die sich ständig ändernden Verhältnisse und die verschiedenen Verstellmöglichkeiten beim Setup sind die Teams so über Stunden permanent im Stress.

Im Jahr 2019 fielen Fernando Alonso und McLaren Racing dieser „Bumping“ genannten Tradition zum Opfer und spukten mit ihrer Geschichte auch 2021 wieder in den Köpfen der Teams herum. Für die 35 Mannschaften bestand am Samstag die höchste Priorität darin, in den Top 30 zu landen. Die verbliebenen fünf Autos mussten nämlich am Sonntag um die restlichen drei Plätze kämpfen. Die schnellsten neun Piloten durften am Folgetag zudem die Pole ausfahren.

Chevy und Penske hadern

Schon bei den ersten Quali-Runs am Samstag, die in Indy traditionell aus dem Durchschnitt von vier gewerteten Runden pro Fahrer bestehen, zeichnete sich ab, dass das Team Penske und die weiteren Chevrolet-befeuerten Autos Schwierigkeiten haben werden. Mit Rinus VeeKay (Ed Carpenter Racing) und Teamchef/Fahrer Ed Carpenter sprangen im Laufe des Tages nur zwei Chevy-Vertreter in den Kreis der schnellsten neun. Team-Penske-Pilot Will Power, Sieger des Indy 500 2018, und Simona de Silvestro, die für das Penske-Satellitenteam Paretta Autosport fährt, schafften überraschend nicht den Sprung in die Top 30 und mussten damit am Sonntag nachsitzen. Der schnellste Fahrer des Samstags war Scott Dixon, dessen Ganassi-Honda dementsprechend auch als Pole-Favorit gehandelt wurde.

De Silvestro knapp drin

Das „Last Chance Qualifying“ sah gleich zu Beginn einen starken Run von Sage Karam (Dreyer & Reinbold Racing) – die beiden Penske-Autos standen so massiv unter Druck. Will Power streifte bei seinem Versuch sogar leicht die Mauer, konnte aber eine für Platz 32 reichende Zeit ins Ziel retten. De Silvestro belegte nach den ersten Versuchen der fünf Fahrer den rettenden 33. Rang. Da Foyt-Fahrer Charlie Kimball und Neuling R. C. Enerson (Top Gun Racing) auch bei ihren zweiten Versuchen zu langsam waren, entgingen Power und de Silvestro knapp der Blamage.

Die Fast-9-Quali bot daraufhin einen packenden Dreikampf zwischen den Talenten Rinus VeeKay sowie Colton Herta (Andretti Autosport) und dem Alt-Star Scott Dixon. VeeKay rettete mit einem starken Rang 3 die Chevy-Ehre, Herta zementierte mit Position 2 seine Rolle als Andretti-Nummer-eins und Dixon krönte die Teamleistung von Ganassi.

Ob der Routinier Scott Dixon wie im Jahr 2008 seine Pole in einen Sieg ummünzen kann oder ob wieder ein Youngster die Show stiehlt, zeigt sich am Sonntag – auf den Tag genau 110 Jahre nach dem allerersten 500-Meilen-Rennen von Indianapolis. ■

INDYCAR, STARTERFELD INDY 500

1	Scott Dixon, NZ	Chip Ganassi/Honda, 231,685 mph	9
2	Colton Herta, USA	Andretti Autosport/Honda, 231,655	26
3	Rinus VeeKay, NL	Ed Carpenter/Chevrolet, 231,511	21
4	Ed Carpenter, USA	Ed Carpenter/Chevrolet, 231,504	20
5	Tony Kanaan, BR	Chip Ganassi/Honda, 231,032	48
6	Álex Palou, E	Chip Ganassi/Honda, 230,616	10
7	Ryan Hunter-Reay, USA	Andretti Autosport/Honda, 230,499	28
8	Hélio Castroneves, BR	Meyer Shank/Honda, 230,355	06
9	Marcus Ericsson, S	Chip Ganassi/Honda, 230,318	8
10	Alexander Rossi, USA	Andretti Autosport/Honda, 231,046	27
11	Ed Jones, UAE	Dale Coyne Racing/Honda, 231,044	18
12	Pato O'Ward, MEX	McLaren SP/Chevrolet, 230,864	5
13	Pietro Fittipaldi, BR	Dale Coyne Racing/Honda, 230,846	51
14	Felix Rosenqvist, S	McLaren SP/Chevrolet, 230,744	7
15	Takuma Sato, J	RLL/Honda, 230,708	30
16	James Hinchcliffe, CDN	Andretti Autosport/Honda, 230,563	29
17	Scott McLaughlin, NZ	Team Penske/Chevrolet, 230,557	3
18	Graham Rahal, USA	RLL/Honda, 230,521	15
19	Conor Daly, USA	Ed Carpenter/Chevrolet, 230,427	47
20	Jack Harvey, GB	Meyer Shank/Honda, 230,191	60
21	Josef Newgarden, USA	Team Penske/Chevrolet, 230,071	2
22	J. R. Hildebrand, USA	A. J. Foyt/Chevrolet, 229,980	1
23	Santino Ferrucci, USA	RLL/Honda, 229,949	45
24	Juan Pablo Montoya, CO	McLaren SP/Chevrolet, 229,891	86
25	Marco Andretti, USA	Andretti Autosport/Honda, 229,872	98
26	Simon Pagenaud, F	Team Penske/Chevrolet, 229,778	22
27	Sébastien Bourdais, F	A. J. Foyt/Chevrolet, 229,744	14
28	Stefan Wilson, GB	Andretti Autosport/Honda, 229,714	25
29	Max Chilton, GB	Carlin/Chevrolet, 229,417	59
30	Dalton Kellett, CDN	A. J. Foyt/Chevrolet, 228,323	4
31	Sage Karam, USA	Dreyer & Reinbold/Chevrolet, 229,156	24
32	Will Power, AUS	Team Penske/Chevrolet, 228,876	12
33	Simona de Silvestro, CH	Paretta Autosport/Chevrolet, 228,353	16

Der unbequeme Präsident

Max Mosley war Rennfahrer, Teamchef, Rädelsführer im Formel-1-Krieg der 80er-Jahre, Kompagnon von Bernie Ecclestone, FIA-Präsident und streitbarer Anwalt in eigener Sache. Er verabschiedete sich mit einem Skandal aus dem Motorsport. Mosley starb am Montag im Alter von 81 Jahren.

Von: **Michael Schmidt**

Der Motorsport ist um einen seiner genialsten Köpfe ärmer. Und um eine Person, die polarisierte wie keine zweite. Max Mosley starb in der Nacht zum 24. Mai nach einem langen Kampf gegen den Krebs. Man hatte ihn zuletzt immer seltener in der Öffentlichkeit gesehen. Auch mit Interviews machte sich der Engländer, der 81 Jahre alt wurde, zuletzt rar. Dabei hatte er so viel zu erzählen.

Mosley war der FIA-Präsident, der die Sicherheitskampagne anschob, von der später so viele Rennfahrer profitieren sollten. Er war der Erste, der versuchte, die Kosten in den Griff zu bekommen und von einer Budgetdeckelung redete, als viele das Wort noch für eine romantische Spinnerei hielten. Und er erkannte früher als andere, dass der Sport sich nachhaltige Technologien an seine Fahnen heften musste, wenn er politisch überleben wollte. Sein Nachfolger Jean Todt setzte viele von Mosleys Visionen um. Sein alter Kompagnon Bernie Ecclestone trauert: „Es ist, als wäre ein Familienmitglied gestorben."

Zusammen mit Ecclestone regierte Mosley 30 Jahre lang die Formel 1. Zuerst als juristischer Beistand, dann als FIA-Präsident. Der eine gab die Vorlage, der andere verwandelte sie. Was Bernie brauchte, um die Formel 1 zu einem Premiumsport aufzubauen, goss Max in ein Reglement. Man scherte sich nicht viel um Diplomatie und das Geschrei der Öffentlichkeit. Bernie Ecclestone hat einmal gesagt, dass Mosley Englands bester Premierminister nach Sir Winston Churchill geworden wäre. Wenn man ihn nur gelassen hätte. Mosley war ein Politiker wie aus dem Bilderbuch, blitzgescheit, eloquent und weltoffen. Ein brillanter Taktiker, der seinen Gegnern meistens einen Schritt voraus war.

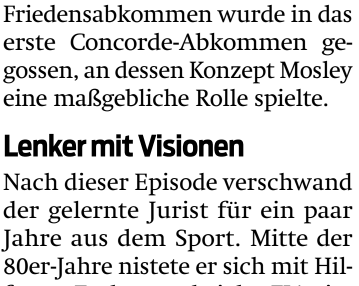


REINHARD

Auf dem Weg in die hohe Politik stand ihm vor allem seine Herkunft im Weg. Max Mosley war der Sohn des englischen Faschistenführers Sir Oswald Mosley und Lady Diana. Es heißt, dass bei der geheimen Hochzeit seiner Eltern in Berlin auch die Nazi-Größen Adolf Hitler und Joseph Goebbels anwesend waren. Derart vorbelastet, konnte man auf dem politischen Parkett keine Karriere machen. Als er es Mitte der 80er-Jahre mit den Tories versuchte, scheiterte er.

Ecclestone und Mosley lernten sich 1968 in der Formel 2 kennen. Die Rennfahrerkarriere war schnell beendet. „Als Jim Clark starb, sagte meine Frau zu mir: Clark war ein besserer Fahrer als du. Wenn er stirbt, kann es dich auch treffen." Mosley sattelte um und gründete zusammen mit drei Freunden 1969 die Firma March.

Ein Jahr später saßen Mosley und Ecclestone im gleichen Boot. Ecclestone kaufte den Brabham-Rennstall und stritt nun mit seinem Kollegen um Start- und Preisgelder. „Bernie hat alle unter einen Hut gebracht, und er wollte mich dabei haben, weil ich Anwalt war. Er dachte, ich könnte ihm hilfreich sein." 1977 verkaufte Mosley seine Anteile an March und kümmerte sich nun Vollzeit mit Ecclestone darum, aus der Formel 1 ein Geschäft zu machen. Als die Vereinigung der Konstrukteure der FIA zu mächtig wurde, kam es zum offenen Krieg zwischen der Pariser Sporthoheit und den Konstrukteuren. Gewonnen hat am Ende keiner. Das Friedensabkommen wurde in das erste Concorde-Abkommen gegossen, an dessen Konzept Mosley eine maßgebliche Rolle spielte.



Lenker mit Visionen

Nach dieser Episode verschwand der gelernte Jurist für ein paar Jahre aus dem Sport. Mitte der 80er-Jahre nistete er sich mit Hilfe von Ecclestone bei der FIA ein. Mosley diente sich vom Leiter der Herstellerkommission bis zum FIA-Präsidenten hoch. Jetzt konnte er in einem kleinen Bereich das tun, was ihn an der Politik so reizte: Dinge gestalten. Die tödlichen Unfälle von Imola waren der Startschuss einer beispiellosen Sicherheitskampagne.

Mosley wusste, was er wollte, und zog seine Pläne gegen alle Widerstände durch. Die Rillenreifen, das Helm-Rückhaltesystem HANS, den Parc fermé zwischen Qualifikation und Rennen, die V8-Motoren, KERS. Als er zum ersten Mal von einer Kostendeckelung sprach, wurden die Hersteller und großen Teams nervös. Sie schmiedeten eine Allianz unter dem Namen FOTA mit dem Ziel, Mosley loszuwerden. In diese aufgeheizte Stimmung platzte im März 2008 ein handfester Skandal. Der Präsident wurde bei einer Sex-Party mit fünf Prostituierten mit versteckter Kamera gefilmt. Die Fotos erschienen wenig später in Englands schlimmsten Boulevardblatt News of the World.

Der Präsident wackelte, aber er fiel nicht. Mosley ging in die Offensive, gab alles zu, bis auf den Vorwurf, er habe an einer Nazi-Orgie teilgenommen. Das oberste Gericht sah keine Beweise dafür. Die Vertrauensfrage bei der FIA ging mit 103 zu 55 Stimmen zu seinen Gunsten aus. Es waren die Teams, die ihn im Sommer 2009 aus dem Amt drängten. Mosley wusste, dass seine Stunde geschlagen hatte. „Ich war politisch nicht mehr stark genug, meine Ziele durchzudrücken."

Mosley machte es sich fortan zu seiner Lebensaufgabe, die zur Rechenschaft zu ziehen, die sein Privatleben ausgekundschaftet und an die Öffentlichkeit gezerrt hatten. Medienmogul Rupert Murdoch stellte 2011 News of the World ein. ■



MOTORSPORT IMAGES

Gute alte Zeit: Ecclestone und Mosley als Rädelsführer im F1-Krieg



SEAN BULL DESIGN

IMSA / Sportwagen-WM: Porsche und Audi setzen auf Multimatic-Chassis

Porsche bestätigt Multimatic-Deal

In der letzten Woche hat Porsche offiziell bestätigt, dass Multimatic die LMP2-Plattform für die künftigen LMDh-Programme des VW-Konzerns liefert, auch für das Audi-Programm. Porsche und Audi planen Werks- und Kundensporteinsätze ab 2023.

Von: **Marcus Schurig**

Die Nachricht von der Bestätigung des Multimatic-Deals ist für die Szene keine Überraschung. Im Dezember 2020 spekulierte Motorsport aktuell anlässlich der Ankündigung des Mazda-Ausstiegs aus der DPI-Klasse, dass der kanadische Zuliefer-Gigant Multimatic in Zukunft mit dem VW-Konzern zusammenspannen könnte. Seither haben sich die Anzeichen für einen Multimatic-Deal verdichtet: So sind die Kanadier Dämpfer-Partner beim neuen Supercup-Auto, dazu tauchen sie als Sponsor im nordamerikanischen Carrera Cup auf, wo sie Sebastien Priaulx, Sohn des TW-Weltmeisters Andy Priaulx, unterstützen.

Ein Grund für den Deal ist der Umstand, dass Multimatic ein echtes Schwergewicht in der Zulieferindustrie für die Automobilwirtschaft ist, während die anderen LMP2-Anbieter Ligier, Dallara und Oreca bestenfalls ordentliche Mittelständler sind.

Weil Porsche und Audi auch LMDh-Autos an Kunden verkaufen wollen, benötigt man einen großen Partner, der die Produktion schnell hochfahren kann. Dazu besteht weiterhin die Option, dass mit Lamborghini eine dritte VW-Marke in das LMDh-Geschäft einsteigt. Die Motorisierungen sind noch unklar, aber Gerüchte besagen, dass alle VW-Marken in der LMDh-Klasse den gleichen V8-Saugmotor von Porsche verwenden werden. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WEC PORTIMÃO: 33 STARTER
Die Sportwagen-WM (WEC) hat für den zweiten Saisonlauf in Portimão (Portugal) am zweiten Juni-Wochenende 33 Teilnehmer bestätigt. Die Privatteams aus den Klassen LMP2 (11 Starter) und GTE-Am (14 Teilnehmer) stellen weiter die große Mehrheit im WM-Feld. Das Glickenhaus-Hypercar-Team bestreitet in Portimão den ersten WM-Lauf mit ihrem neuen 007 LMH, der von Ryan Briscoe, Romain Dumas und Richard Westbrook pilotiert wird.

24h RING: AUDI-AUFGEBOT
Audi geht beim 24h-Rennen am Nürburgring (5./6. Juni) mit drei gesamtsiegfähigen Audi R8 LMS an den Start: Beim Audi Sport Team Car Collection starten Christopher Haase, Nico Müller, Markus Winkelhock und Patric Niederhauser; bei Land Motorsport fahren Kelvin van der Linde, Christopher Mies, René Rast und Frédéric Vervisch; bei Phoenix Racing fahren Frank Stippler, Dries Vanthoor, Mattia Drudi und Robin Frijns.

24h RING: AMG-AUFGEBOT
Mercedes bringt 2021 vier GT3-Autos mit erweiterter Werksunterstützung an den Start: Den Mercedes im AMG-Team HRT mit der Nummer #4 fahren Adam Christodoulou, Maro Engel, Manuel Metzger und Luca Stolz; im HRT-Schwesterfahrzeug (#6) treten Patrick Assenheimer, Nico Bastian, Hubert Haupt und Maro Engel an. Das AMG Team GetSpeed setzt ebenfalls zwei Top-Fahrzeuge ein: den AMG GT3 mit der Nummer #7 teilen sich Maximilian Götz, Daniel Juncadella, Raffaele Marciello und Fabian Schiller. Das zweite Fahrzeug (#8) pilotieren Jules Gounon, Dirk Müller, Fabian Schiller und Matthieu Vaxivière.

HAEGELI-SIEG IN HOCKENHEIM
Das Schweizer Team Haegeli Racing konnte am vergangenen Wochenende das Creventic-12h-Rennen in Hockenheim gewinnen. Im Ziel hatten die Piloten des Porsche 911 GT3 R (Pieder Decutins; Manuel Lauck und Marc Basseng) 53 Sekunden Vorsprung auf den zweitplatzierten Ferrari 488 GT3 der Scuderia Praha mit den Fahrern Matus Vyboh, Josef Kral und Dennis Waszek.

24h RING: FANS ERWÜNSCHT!
Zwei Wochen vor dem 24h-Rennen am Nürburgring haben die lokalen Behörden ihre Zustimmung für den Einlass von Fans gegeben: 10 000 Zuschauer dürfen auf den Tribünen der GP-Strecke Platz nehmen, sofern sie getestet, geimpft oder genesen sind. Im Rahmen eines Modellprojekts für Veranstaltungen im Freien sind personalisierte, sitzplatzgenaue Tickets über die Homepage des Nürburgrings (www.nuerburgring.de) erhältlich.


ADAC

Erinnerungen an Stumpen-Herbie

PICTURE ALLIANCE

Vor 40 Jahren verunglückte der Schweizer Herbert Müller tödlich beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring. Wir erinnern an einen der besten Langstreckenfahrer seiner Zeit und ein Original im Renncockpit. Seine Markenzeichen: Zigarre und Bürstenhaarschnitt.

Von: **Dirk Johae**

Der tragische Unfall passiert 1981 in der 14. Runde des 1000-Kilometer-Rennens auf dem Nürburgring. Herbert Müller fährt den zweiten Turn im Porsche 908/3 Turbo von Siggi Brunn. Auf dem Weg zur Klostertal-Kurve kommt der Schweizer nach links von der Strecke ab. Sein Auto mit der Startnummer 3 prallt auf den abgestellten Porsche 935 von Bob Akin und Bobby Rahal. Deren Auto steht wegen eines Unfalls in der Startrunde noch fast vollgetankt auf dem Seitenstreifen. Herbert Müller hat keine Überlebenschance. Die besondere Tragik: Nach dem Rennen wollte der 41-Jährige seinen Helm endgültig an den Nagel hängen. Unfallursache war wahrscheinlich ein Ausweichmanöver.

Zwar wird das Rennen nach dem furchtbaren Unfall abgebrochen. Doch es kommt sofort Kritik auf: Der Porsche 935 hätte abgeschleppt, das Rennen dazu unterbrochen werden müssen. Derek Bell und Walter Röhrl verlangen das. „Eine Kette unglücklicher Umstände“, kommentiert dagegen Karl Mauer, damals Chefredakteur von sport auto.



Herbert Müller

Geburtstag: 11.05.1940
Geburtsort: Menziken (CH)
Gestorben: 24.05.1981

KARRIERE
1960: 1. Rennen (Cooper F3)
1963: Berg-EM (5., Porsche)
1965: Berg-EM (4., Porsche)
1966: Targa Florio (1., Porsche)
1972: 24h LM (2. Porsche)
1973: Targa Florio (1., Porsche)
1974: 24h LM (2., Porsche)
1974: Interserie (1., Porsche)
1975: Interserie (1., Porsche)
1976: Interserie (1., Sauber)

Wer war dieser Rotschopf aus Reinach im Kanton Aargau?

Motorsport auf Profi-Niveau war für den Schweizer ein Ausgleich zum Alltag als Chef eines metallverarbeitenden mittelständischen Familienbetriebs und einer BMW-Vertretung. Sein Vater Arthur unterstützte ihn beim ersten Einsatz mit einem Cooper Formel 3, der von einem Norton-Einzylinder befeuert wird. Und wie für viele seiner Eidgenossen boten auch für den 20-jährigen Aargauer Bergrennen die beste Möglichkeit, um Motorsport zu betreiben: 1960 feierte er beim Bergrennen in Ollon-Villars seine Rennpremiere und wurde Vierter in der Klasse. Bei Müller ging es danach Schlag auf Schlag: Ab 1963 startete er für das Genfer Privatteam Scuderia Filipinetti, das dem Schweizer Geschäftsmann Georges Filipinetti gehörte.

Ein Formel-1-Einsatz

Für die Equipe bestritt er im gleichen Jahr sogar ein Formel-1-Rennen. Aber den Einsatz mit einem Lotus 21 in Pau (kein WM-Lauf) beendete Müller mit sieben Runden Rückstand auf den Sieger Jim Clark (Lotus 25) als Fünfter, weil ein ungeplanter Tankstopp völlig danebenging. Danach konzentrierte sich der Reinacher auf Bergrennen und fuhr in der Berg-Europameisterschaft zahlreiche gute Plätze im Porsche RSK (1962), 356 Carrera Abarth (1963) und 904 GTS (1964/65) von Filipinetti heraus.

Das Angebot eines Porsche-Werksvertrages schlug Herbert Müller zunächst aus. Nach dem Tod seines Vaters Ende 1964 war der gelernte Galvaniseur in der heimischen Firma gefordert. „Meines Sohnes wegen entschied ich mich für die Fabrik", erläuterte Müller 1973 im Porträt von auto motor und sport. Er meinte damals auch: „Vom sportlichen Standpunkt aus war dies sicher ein entscheidender Fehler."

Immerhin saß er bei der Targa Florio 1966 in einem Werkswagen aus Zuffenhausen. Huschke von Hanstein hatte die Scuderia Filipinetti davon überzeugt, einen der neuen Carrera 6 mit dem 210 PS starken Vergasermotor einzusetzen. Ursprünglich war ein Ford GT40 vorgesehen. Damit waren Müller und sein fast zwölf Jahre älterer Teamkollege Willy Mairesse zuvor beim WM-Lauf in Monza Dritte geworden.

Der flache und leichte Porsche erwies sich als goldrichtig für die 50. Targa Florio, die von heftigen Unwettern begleitet wurde. Nach über sieben Stunden Fahrzeit wurde der Porsche mit der Startnummer 148 mit Bestzeit abgewunken. Herbert Müller gewann kurz vor dem 26. Geburtstag seinen ersten WM-Lauf.

Auf dem sizilianischen Straßenkurs folgten weitere Glanztaten. Schon im Jahr darauf fuhr er im Ferrari 412P der Scuderia Filipinetti mit einer Schnittgeschwindigkeit von 116,29 km/h einen neuen Rundenrekord. 1969 zeigte er in einem Lola T70 Mk3B zwar eine atemberaubende Aufholjagd, schied aber in der vierten Runde aus. Nach der Saison 1970 verließ Herbert Müller das Team von Georges Filipinetti. 1971 erhielt er die Einladung von John Wyer für einen Start in Le Mans.

Doch noch Werksfahrer

Somit kam er zu einem Porsche-Werkseinsatz. An der Seite von Vorjahressieger Dick Attwood steuerte Müller einen 917K in den legendären Gulf-Farben. „Meiner Meinung nach leistet man bei Porsche die konsequenteste Arbeit an Rennautos", schätzte Müller. Ein Getriebeproblem raubte dem Team Attwood/Müller jedoch den Gesamtsieg. Der zweite Platz war allerdings bis dahin Müllers bestes Le-Mans-Ergebnis.

Für die Saison 1972 wechselte Müller die Marke: Aus dem Fuhrpark von Steve McQueens Le-Mans-Film erwarb er drei Ferrari 512M. Zwei Autos verlor er bei Interserie-Einsätzen: In einem verunglückte Pedro Rodríguez auf dem Norisring tödlich, im zweiten überlebte Müller selbst einen Feuerunfall nach dem Start des Rennens auf dem Nürburgring. Für 1973 unterschrieb er einen Werksvertrag bei Porsche. „Das ist meine kleine Freiheit vom Alltag", so Müller. „Als Teilzeit-Profi bin ich einfach gezwungen, zu Rennen und Testfahrten zu gehen." Weil ihm aber „jede Reise stinkt", begleitete ihn seine Frau Marianne so oft wie möglich. Im Porsche 911 Carrera RSR krönte er sein Werksengagement gleich mit dem Gesamtsieg bei der Targa Florio zusammen mit Gijs van Lennep. Im Jahr darauf wurde das Gespann im RSR Turbo auch Gesamtzweiter in Le Mans. 1974 eröffnete er seinen Erfolg in der Interserie mit drei Titeln in Folge. Danach trat der vielseitige Rennfahrer kürzer.

In die Formel 1 hat er es der Schweizer nicht geschafft, trotz Unterstützung des benachbarten Zigarrenherstellers Villiger – einen besseren Vertreter als „Stumpen-Herbie" konnte es nicht geben, denn er rauchte bis zu zehn Zigarren am Tag. Edle Tabakwaren hätte er im Anschluss an seine Karriere gerne weiter genossen. Aber bei seinem letzten Start am 24. Mai 1981 verließ ihn sein Rennfahrer-Glück.

Die Erinnerung an das Original Herbert Müller lebt weiter – auch Jahrzehnte nach dem fatalen Unfall. ■



PORSCHE

Nürburgring 1981: Herbert Müller übernimmt das Cockpit des 908/3



JULIUS WEITMANN

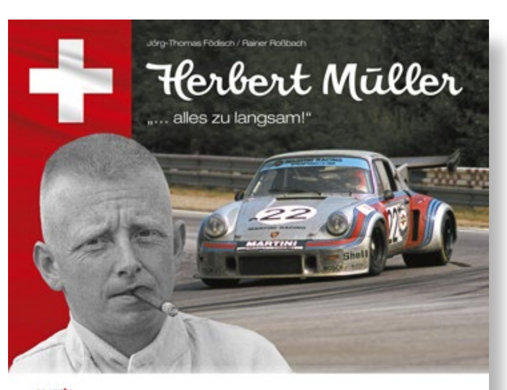
Einsatz-Spuren: Erster Sieg bei der Targa Florio im 906 mit Mairesse



PORSCHE

Targa Florio, die Zweite: Gesamtsieg im Carrera RSR mit Gijs van Lennep

NEUE BIOGRAFIE



Eben erschienen: Das lesenswerte Buch über Herbert Müller mit vielen Archivbildern. Von Jörg-Thomas Födisch und Rainer Roßbach. 384 Seiten, 79 Euro. McKlein/Porsche

Verpasste Chance

Hyundai hätte beim vierten WM-Lauf gegen Toyota ausgleichen und sich in der Tabelle wieder auf Augenhöhe hieven können, aber die Markenweltmeister scheiterten an sich selbst. Elfyn Evans bedankte sich mit seinem vierten WM-Sieg.

Von: **Markus Stier**

Andrea Adamo äußert keine direkte Kritik an den teuersten Angestellten von Hyundai Motorsport, deren Verträge er erst vor Wochenfrist ohne Zucken verlängert hat, aber die Worte des Teamchefs treffen durch den indirekten Vorwurf vielleicht noch härter: „Ich weiß, wie hart meine Leute arbeiten. Es ist jetzt meine Aufgabe, sie wieder aufzurichten." Selten lag der Erfolg in der seit 2017 bei nahezu jedem Lauf extrem ausgeglichenen Rallye-Weltmeisterschaft so greifbar auf der Straße wie rund um Porto. Hyundai war Toyota klar überlegen, ein Dreifachsieg kein Wunschtraum, sondern absolut realistisch. Nach den ersten sechs von 20 Prüfungen liegen die himmelblauen i20 bereits geschlossen an der Spitze. Ganz vorn der leicht eingerostete Dani Sordo, der in den vergangenen zwölf Monaten lediglich drei WM-Läufe fuhr, beim ersten Einsatz seit Monte Carlo aber wie so oft weit unten in der Tabelle von seiner guten Startposition profitiert.

Bei Thierry Neuville ist das Gegenteil der Fall: Nach drei dritten Plätzen liegt der Belgier auf WM-Rang 2 und muss direkt hinter Tabellenführer Sébastien Ogier auf die ersten acht Prüfungen. Während der Franzose chancenlos rund 40 Sekunden abrutscht, liegt Neuville trotz der immer noch rutschigen Fahrspur unbeeindruckt auf einem starken zweiten Platz, nur acht Sekunden hinter Sordo.

Wie schon auf kroatischem Asphalt grummelt Ott Tänak, dass ihm sein Auto nicht so richtig taugt: „Es fühlt sich nicht natürlich an. Ich muss ständig hart kämpfen." Trotzdem liegt der Este nur eine Sekunde hinter Neuville und damit dicht an der Spitze. Elfyn Evans auf dem bestplatzierten Toyota fehlen da schon 21 Sekunden, in den heutigen Zeiten genug, um bereits verloren zu haben.

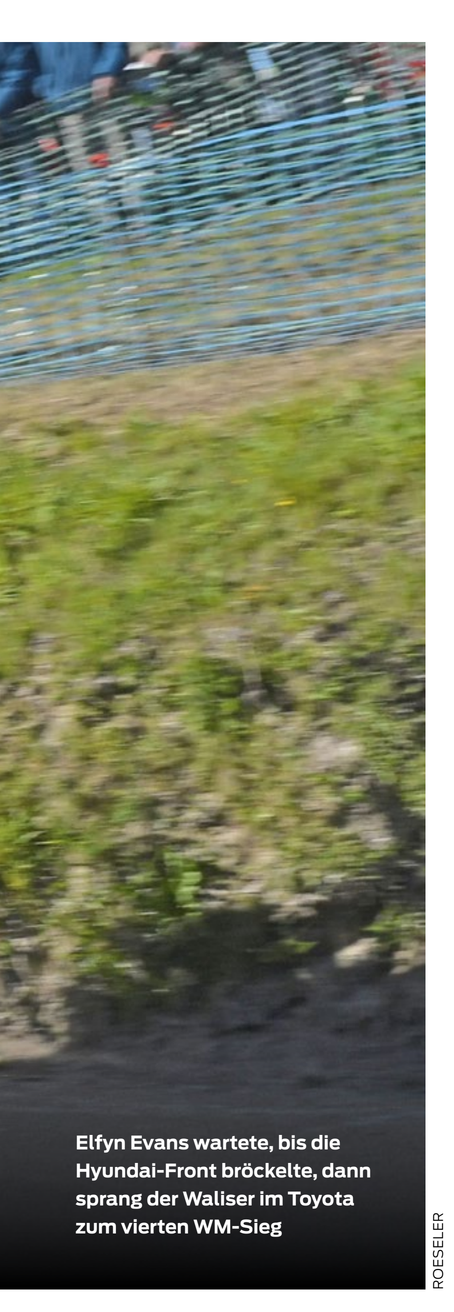


Die Hyundai waren klar überlegen und fuhren 13 von 20 Bestzeiten, aber am Ende baut Toyota die Führung in der Marken-WM von 27 auf 37 Punkte aus.

Weniger agil, mehr Traktion

Die Überlegenheit der Alzenauer hat zwei Ursachen: Erstens liegt dem längeren i20 mit seiner ruhigeren Straßenlage und dem nicht ganz so harten Fahrwerkskonzept grobes Geläuf eher als dem kurzen, gokartähnlichen Yaris. Der Hyundai mag etwas weniger agil sein, hat aber etwas mehr Traktion. „Auf tiefem Boden waren wir immer stark", sagt Thierry Neuville, und davon gibt es anfangs mehr als sonst. Schwere Regenfälle vor der Rallye haben die sonst harten und staubigen Pfade aufgeweicht.

Das Wetter scheint Sébastien Ogier in die Karten zu spielen: Egal ob auf glitschiger oder festgebackener Matschauflage, sein Nachteil, den anderen die losen Steinchen aus der Spur zu kehren, wäre nicht mehr der Rede


Elfyn Evans wartete, bis die Hyundai-Front bröckelte, dann sprang der Waliser im Toyota zum vierten WM-Sieg

ROESELER

wert. „Man trifft mich eher selten im Gottesdienst, aber in solchen Momenten bete ich des Öfteren“, flachst der Weltmeister über sein Flehen um weiteres Wasser vom Himmel. Doch die Teilzeit-Religiosität des sonst von den Göttern nicht gerade gestraften Superstars zahlt sich nicht aus. Ganz im Gegenteil: Das bis in den Mai reichende Aprilwetter wird Toyota zunächst zum Verhängnis. Die finnisch-japanische Truppe testete nach der Rallye Kroatien in Portugal und erlebte eher mildes und trockenes Wetter, wie es sich für den Lauf im Westen der Iberischen Halbinsel gehört. Hyundai dagegen war schon vor Kroatien vor Ort und probte genau bei dem schweren Wetter, das bis kurz vor der Rallye herrschte.

Die Toyota-Fahrer, allen voran der erstmals auf einem WRC in Porto angetretene Kalle Rovanperä, klagen über Handlingsprobleme. „Die Prüfungen sind anders als unsere Teststrecken“, stöhnt der junge Finne wie schon bei der Arctic-Rallye. Vor allem das schwammige Fahrverhalten seines Yaris irritiert ihn. „Die Reifen sind so weich, das Auto untersteuert so sehr.“ „Klar sind die weich“, entgegnet Pirelli-Rallyechef Terenzio Testoni. „Die sind eigentlich für walisischen Schlamm gedacht.“

Das Fahrwerkskonzept des Hyundai bringen stark walkende Gummis nicht so sehr aus dem Konzept wie den sonst brettsteifen Yaris. 13 Bestzeiten auf den 20 Prüfungen untermauern die Hyundai-Stärke, und es wären noch mehr gewesen, wenn denn die Stars der Truppe alle Prüfungen bestritten hätten. Drei Monate hat Thierry Neuville am Feintuning der Kommunikation mit seinem neuen Beifahrer Martijn Wydhaege geschraubt, inklusive Test-Rallyes, Französischkurs, neuer Gegensprechanlagen und neuem Helm. Jetzt, wo das Duo eingespielt ist und alle Akustik-Probleme behoben, diktiert Neuville seinem Co diese eigentlich nicht weiter erwähnenswerte Linkskurve der siebten Prüfung einen Tick zu optimistisch in den Aufschrieb.

Nach Böschungseinschlag mit Pirouette und halber Rolle seitwärts ist das Dach leicht eingedrückt, das Auto krumm und vor allem die rechte Hinterradaufhängung so zerstört, dass der dreiviertelstündige Reparaturversuch keinen Meter weit hält. Neuville ist draußen, und weil das Chassis laut Regel auch beim kommenden Lauf in Sardinien eingesetzt werden muss, zieht ihn das Team nach halbherzigen Rollversuchen am Samstagmorgen mittags abermals zurück. Warum das waidwunde Auto unnötig weiter ärgern und für Ogier die Straße kehren?

Reifen oder Nerven?

Kurz nach Neuvilles Patzer verliert Sordo die Führung. Der Spanier klagt über abgelöste Laufflächen an beiden Vorderreifen: „So was habe ich noch nie erlebt.“ Auf dem Weg zur letzten Tagesprüfung fliegt ihm auf der Autobahn ein Hinterreifen um die Ohren. Zuvor hat er in einer Kehre den Motor abgewürgt, ein Dauerproblem am i20. Der Vierzylinder startet erst nach einigen Sekunden hektischem Werken und üblem Fluchen wieder. Teamchef Adamo spricht von langer Geschichte und südländischem Temperament.

Die Pirelli-Reifen sind in aller Munde. Zum einen, weil der WM-Zirkus zum ersten Mal mit den italienischen Schottergummis um Punkte kämpft, zum zweiten weil laut Regelwerk nur zwei Mischungen erlaubt sind, wobei von der zweiten Version nur acht Pneus zur Verfügung stehen, in diesem Fall der weichere Reifen. Und ausgerechnet der wäre über weite Teile des Wochenendes die richtige Wahl gewesen.

Die Teams betreiben mit den limitierten Reifen auf unterschiedlichste Weise Mangelwirtschaft, denn auch für den letzten Morgen würde man noch einen Satz brauchen. Der einzige, der seine Gummis unbeschwert zugrunde reitet, ist WRC-Schotter-Neuling Adrien Fourmaux im Werks-Ford. Nach dem formidablen Werks-Debüt auf für alle unbekanntem kroatischem Asphalt sah sich Frankreichs neue Hoffnung angesichts des Erfahrungsvorsprungs der Konkurrenz deutlich im Hintertreffen. Waren in Kroatien noch Top-Fünf-Zeiten das Ziel, wollte er sich in Porto mit siebten Rängen zufrieden geben. Tatsächlich rangiert er meist um die Ränge 8 oder 9 und dieses Mal hinter dem dank Beifahrerwechsel deutlich verbesserten Gus Greensmith. So richtig schnell sind die Ford aber nur am Sonntagmorgen, als der Großteil des Feldes seine Reifen für die finale Powerstage schont. Dem Kampfgeist der am Ende auf den Rängen 5 und 6 eingelaufenen Fiesta-Mannen hätte es sicher gutgetan, wenn sie nicht mit zeitweilig verrückt spielenden Gaspedalsensoren gebremst und verunsichert gewesen wären.

Erstmals sind seit dem vergangenen Spätsommer in Estland wieder Zuschauer zugelassen, allerdings ist zur Abstandswahrung nur ein Viertel des sonstigen Kontingents vergeben. Wer für den Sonntag Tickets hat, darf sich durchaus betrogen fühlen, außer Elfyn Evans an der Spitze, gibt auf den ersten vier der letzten fünf Prüfungen niemand im WRC-Feld richtig Gas. Im Bummelzug auch Kalle Rovanperä, der am Samstag auf einer Verbindungsetappe mit einem Defekt strandete, der harmlos genug war, um ohne Probleme sonntags wieder zu starten, und gleichzeitig pein- ▷



ROESELER

Im Ziel tröstete Evans Teamkollege Ogier, der in Italien wieder fegen muss



ROESELER

Ott Tänak war laut Bestzeiten der Schnellste, laut Tabelle ist er nur Vierter


ROESELER

Esapekka Lappi: „Tut das gut, mal wieder Leute an der Strecke zu sehen“


ROESELER

Adrien Fourmaux zahlte Lehrgeld, die Ford konnten nicht glänzen





lich genug, dass die ganze Truppe ein Riesengeheimnis um die Panne macht. Für am Ende zwei Pünktchen in der Powerstage cruist das Wunderkind im Mittelfeld der über 100 PS schwächeren WRC3 herum. Langsamer ist da nur noch Thierry Neuville, der war unwesentlich schneller als die Besten der Junioren-WM, die mit Frontantrieb und halb so viel Leistung unterwegs sind. Nur beim ersten Durchgang in Fafe macht der Belgier Ernst. Dass er als Erster auf der Strecke überlegen Bestzeit fährt, ist eine weitere Hyundai-Machtdemonstration.

Aber es ist Tänak, der die Vorbereitung auf die Powerstage auf die Spitze treibt. Er rückte auf den fünf WPs nicht nur aus Gewichtsgründen ohne jedes Reserverad aus, er tauscht auch noch seinen Integralhelm gegen eine offene Variante, die ist angeblich noch einmal ein halbes Kilo leichter. Der Este kann und musste sich diese Spielchen leisten, weil er nach geerbter Führung einen Tag nach Neuville ebenfalls draußen war. Tänak schwört, er sei nirgends angeschlagen, aber das rechte Hinterrad hängt samstags ebenso halb abgerissen aus dem Radhaus wie freitags bei Neuville. „Wir haben heute eine große Chance verpasst, sowohl in der Fahrer- als auch in der Marken-WM“, klagt Andrea Adamo.

Klaglos Staub gefressen

Elfyn Evans tut das, was er immer tut, wenn er sich seiner Sache nicht hundertprozentig sicher ist: Er macht langsamer. „Das Auto passt mir nicht so perfekt wie ein Handschuh“, sagt der Waliser, der anfangs dem Treiben der Blauen zusieht, nach Umbauarbeiten an Dämpfern und Differenzialen das Tempo nach der Halbzeit anzieht und nach Tänaks Malheur die Spitze übernimmt. Zwar hat er nach Neuvilles Ausrutscher in dessen Staub einiges an Zeit verloren, bekommt die aber ohne Zögern gutgeschrieben. Evans erlebt an diesem Wochenende nur einen einzigen Schreckmoment, und der ist der Grundstein zum Sieg über den durchaus noch gefährlichen Dani Sordo.

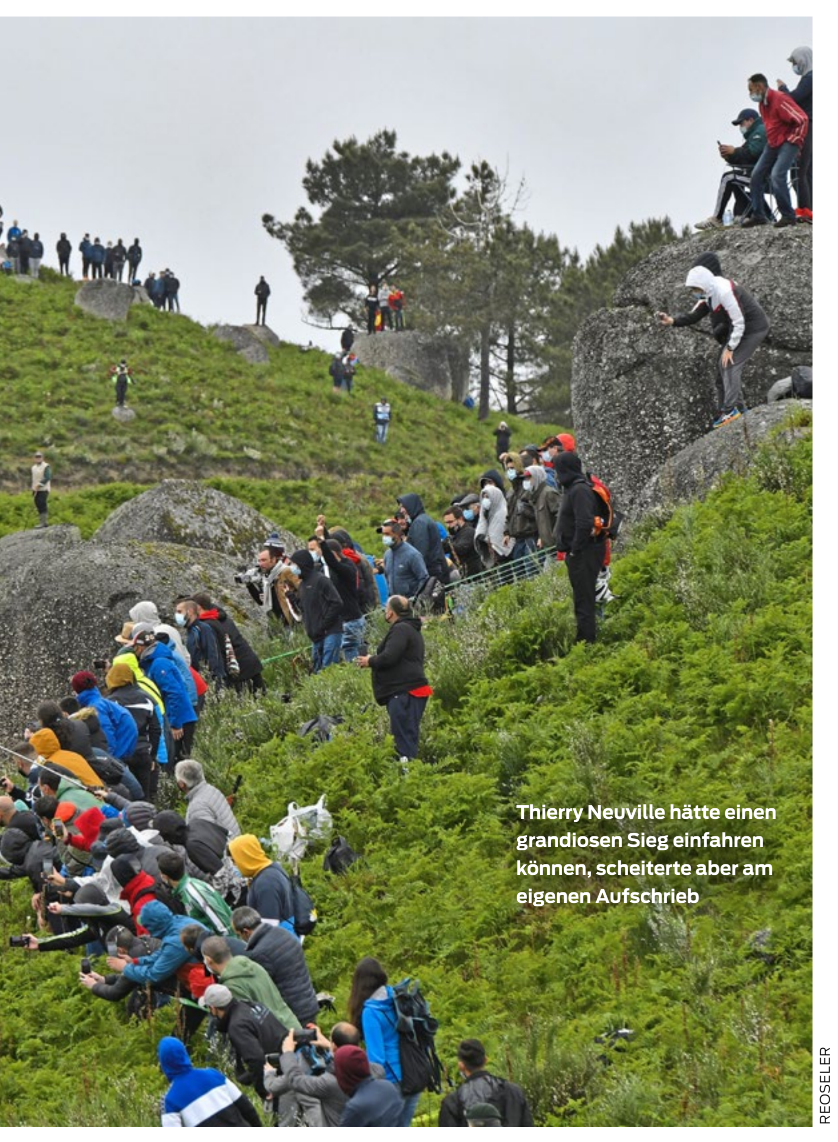
Auf der den Samstag abschließenden Mickey-Mouse-Strecke im Hafen von Porto fühlt sich der ständig im Kart hockende Spanier so wohl, dass er Bestzeit fuhr. Evans dagegen ist sich seiner rund 16-sekündigen Führung so sicher, dass er auf den läppischen 3,3 Kilometern seine Reifen für den Sonntag schonen will und fast sechs Sekunden verliert. „Als ich Danis Zeit sah, war ich schon geschockt“, bekennt der Vizeweltmeister. Und so geht er gewarnt ins Bett und ist am Sonntagmorgen so alert, dass er dem Verfolger auf der neuen Prüfung Felgueiras auf neun Kilometern 9,6 Sekunden abnimmt und damit auch jeden Gedanken an den Sieg. „Es ist ganz einfach: Elfyn war schneller, und wenn du schneller bist, gewinnst du“, philosophiert der Geschlagene und addierte seiner

!

Erstmals seit Estland im vergangenen September waren offiziell Zuschauer zugelassen, wenn auch nur ein Viertel der sonstigen Zahl.

Statistik den 26. zweiten Platz seiner Karriere hinzu.

Obwohl Sordo dank Startposition und bestem Auto im Feld die eindeutig besten Siegchancen hatte, mochte ihm der Teamchef keine Vorwürfe machen. „Wenn wir Dani brauchen, liefert er. Es ist nicht so einfach, wenn du nicht regelmäßig im Auto sitzt wie die anderen.“ Andrea Adamo sucht für sich und Sordo Trost im Buddhis-



Thierry Neuville hätte einen grandiosen Sieg einfahren können, scheiterte aber am eigenen Aufschrieb

REOSELER



REOSELER

Rovanperä: Unpassendes Setup, ominöse Panne, am Ende nur zwei Punkte





REOSELER

Starke Leistung: Takamoto Katsuta



REOSELER

Papa Sordo feiert Platz 2

mus: „Vielleicht wird er eines Tages wiedergeboren und ist im nächsten Leben immer ganz vorn."

So aber heftet sich nicht Sordo, sondern Elfyn Evans seinen vierten WM-Sieg an die Fahne. „Er war ein paar Mal so nah dran und verlor auf den letzten Metern, dieses Mal ist er vorn, und das freut mich sehr für ihn", sagt Jari-Matti Latvala, selbst Experte in Ergebnis-Tiefschlägen. Wohlwollend nimmt der Toyota-Teamchef den vierten Rang von Takamoto Katsuta zur Kenntnis, der trotz gewohnt strenger Selbstkritik („Ich muss noch viel lernen") die beste Leistung seiner Karriere bietet und mit Rang 4 belohnt wird.

Und dann ist da noch Ogier, der am Freitag die Podiumsränge in weiter Ferne wähnt, durch die Fehler der Konkurrenz aber vorgespült wird und mit Klasse und Cleverness aufs Podium fährt. Wie sagte Pirelli-Rallyechef Terenzio Testoni schon am Samstagmorgen: „Dem Ogier traue ich nicht über den Weg. Der hat immer noch ein Ass im Ärmel." Er soll Recht behalten: Am Dritten Tag der Rallye und der Powerstage kommt eine seiner besonderen Qualitäten zugute: Keiner kann auf Schotter seine Reifen so schonen wie Ogier. Und so hat außer den zwischenzeitlich ausgefallenen Hyundai-Piloten nur der Champion am Sonntag noch einen vollen Satz frischer, weicher Pirellis zur Verfügung.

Fegen auf Sardinien

Die drei Extrapunkte im Finale von Fafe retten ihm die Tabellenführung um zwei Pünktchen vor Evans, und das ist der einzige Wermutstropfen für den Titelverteidiger, der auf Sardinien in zwei Wochen erneut als Erster auf die Strecke muss. Nirgends ist diese Position undankbarer als beim staubigen WM-Lauf auf der italienischen Insel. Vielleicht sieht man den Franzosen ja zuvor doch das ein oder andere Mal in der Kirche. ■

RALLYE PORTUGAL (22.–25. MAI 2021)

Vierter von zwölf Läufen, 20 Wertungsprüfungen über 337,51 Kilometer

1.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	2:51.22,9 h
2.	Sordo/Rozada (E/E)	Hyundai i20 WRC	+28.3 s
3.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	+1.23,6 s
4.	Katsuta/Barritt (J/GB)	Toyota Yaris WRC	+2.28,4 min
5.	Greensmith/Patterson (GB/GB)	Ford Fiesta WRC	+4.52,7min
6.	Fourmaux/Jamoul (F/F)	Ford Fiesta WRC	+5.03,4 min
7.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	VW Polo Rally2	+9.37,2 min
8.	Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Ford Fiesta Rally2	+11.20.0 min
9.	Östberg/Eriksen (N/N)	Citroën C3 Rally2	+12.01,5 min
10.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)	VW Polo Rally2	+12.35,8 min

Bestzeiten: Tänak 8, Evans 5, Sordo 1, Rovanperä 1, Ogier 1, Neuville 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	79 Punkte
2.	Elfyn Evans	77
3.	Thierry Neuville	57
4.	Ott Tänak	45
5.	Kalle Rovanperä	41
6.	Takamoto Katsuta	36
7.	Dani Sordo	29
8.	Craig Breen	24
9.	Gus Greensmith	22
10.	Adrien Fourmaux	20



REOSELER

Wie in Kroatien gewinnt Toyota

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	183 Punkte
2.	Hyundai	146
3.	M-Sport-Ford	64
4.	Hyundai 2	28

Es läuft und läuft und läuft: WRC2-Gaststarter Lappi im privaten Volkswagen

Die Leichtigkeit des Seins

ROESELER

So geht Eigenwerbung. Nach seinem Sieg auf den Vollgaspisten am Polarkreis lässt Esapekka Lappi die WRC2-Konkurrenz erneut alt aussehen. Schnell war klar, der entspannt agierende Finne kann sich auch in Portugal nur selbst schlagen.

Von: **Reiner Kuhn**

Ursprünglich wollte Esapekka Lappi auf Sardinien starten, doch Familie geht vor. Seit klar ist, dass ihm seine Frau in der gleichen Woche nach zwei Mädchen einen Stammhalter schenken wird, plante der 30-Jährige Finne um. „Für mich macht das kaum einen Unterschied. Auch Portugal hat ziemlich knifflige Strecken und ist gut, um zu zeigen, dass ich nicht nur auf den Powerpisten in Estland, Finnland und Schweden schnell sein kann. Zudem ist die Konkurrenz hier besonders groß, und das belebt ja das Geschäft“, gibt sich Lappi vor dem Start entspannt.

Am ersten Tag groovt sich der Finne ein, rapportiert ein eigenwilliges Einlenkverhalten am VW Polo, lässt sich zwei Bestzeiten notieren und balgt mit Markenkollege Nikolay Gryazin und M-Sport-Speerspitze Teemu Suninen (Ford) um die Führung. Im ersten Etappenziel kann man die drei Schnellsten der insgesamt 39 Zweitligisten mit einem Handtuch zudecken. Während Lappi, Suninen und Gryazin gerade einmal 2,2 Sekunden trennen, fehlt dem Viertplatzierten Oliver Solberg bei seinem Portugal- und WRC2-Debüt schon eine knappe Minute. Weitere 30 Sekunden dahinter folgen mit Yohan Rossel (Citroën) und Kajetan Kajetanowicz (Skoda) die bestplatzierten WRC3-Privatiers.

Tabellenführer Andreas Mikkelsen und Ole Christian Veiby waren aufgrund positiver Corona-Tests schon vorher raus (siehe Seite 24). Auch der zum Favoritenkreis zählende WRC2-Titelverteidiger Mads Östberg und sein Citroën-Markenkollege Eric Camilli haben wenig zu bestellen und hadern mit dem unberechenbaren Fahrverhalten ihrer Dienstwagen. Zudem kostet Östberg ein früher Reifenwechsel eineinhalb Minuten, und Camilli stellt seinen C3 Rally2 mit defektem Antrieb ab (WP 3).

Lappi ruht dagegen in sich selbst, erfreut sich an den Nehmerqualitäten seines Polo und der Hingabe seines sechsköpfigen Privatteams. Als wäre es das Leichteste auf der Welt, markiert er auf der mit 80 WP-Kilometern längsten Schleife am Samstagmorgen drei Bestzeiten in Folge und setzt sich ab. Einzig Landsmann Suninen kann mit 14 Sekunden Rückstand Anschluss halten. Gryazin kämpft mit einem schwächelnden Turbolader, verliert 1,25 Minuten und spürt neben Solberg-Junior auch den nach komplettem Fahrwerksumbau wieder nach vorne drängenden Östberg im Nacken.

Lappi ficht das nicht an: „Das Auto läuft, und die Zeiten stimmen. Wir liegen nun 40 Sekunden vorne. Also bleiben wir cool und fahren um die größten Brocken herum.“ Östberg nutzt die Chance und schiebt sich mit fünf der sieben letzten Bestzeiten noch an Solberg und Gryazin vorbei auf Rang 3. Die maximalen Extrapunkte auf der abschließenden Powerstage bleiben dem Norweger aber verwehrt. Die gönnt sich eineinhalb Tage nach seiner letzten Bestzeit der in sich ruhende Lappi. ■



Besser geht nicht. Mit diesem sauberen Auftritt katapultiert sich Esapekka Lappi auf die Pole-Position für ein Rally1-Werkscockpit. Sein größtes Plus: Er ist frei und könnte sofort in die Testarbeit einsteigen.



ROESELER

Erneut Zweiter: Ford-Pilot Suninen



ROESELER

Starker Schlussspurt: Östberg

WRC2 PORTUGAL

1.	1. Lappi/Ferm (FIN/FIN) Volkswagen Polo Rally2	in 3:48.03,4 h
2.	Suninen/Markkula (FIN/FIN) Ford Fiesta Rally2	+ 1.42,8 min
3.	Östberg/Eriksen (N/N) Citroën C3 Rally2	+ 2.24,3 min
4.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS) Volkswagen Polo Rally2	+ 2.58,6 min
5.	Solberg/Johnston (S/IRL) Hyundai i20 Rally2	+ 3.13,5 min

* WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 4

1. Andreas Mikkelsen (N)	68 Punkte
2. Esapekka Lappi (FIN)	59 Punkte
3. Marco Bulacia (BOL)	45 Punkte



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. **MSA1PRE** (selbst lesen), **MSA1PRG** (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.

Einheitsreifen

„Der Unterschied ist zu groß“

Was sich bei der Asphalthatz in Kroatien andeutete, bestätigte sich beim ersten Schotterritt der Saison: Die zwei Mischungen der Pirelli-Einheitsreifen trennen Welten. Dem nicht genug, reduzierte die FIA auch noch die Auswahl.

Von: **Reiner Kuhn**

Das Reifen-Reglement sorgt bei den Werksfahrern für Kopfzerbrechen. Zum einen stehen seit dieser Saison nur noch je zwei Mischungen, egal ob für Asphalt- oder Schotter-Rallyes, zur Auswahl. Zum anderen ist auch das jeweilige Kontingent klar definiert. So stehen jeweils 24 Reifen der einen sowie maximal acht der alternativen Variante zur Verfügung.

„Der Unterschied zwischen den harten und soften Pneus ist einfach zu groß“, ärgert sich Hyundai-Pilot Thierry Neuville. Toyota-Speerspitze Sébastien Ogier stimmt zu und erinnert: „Michelin hatte drei verschiedene Mischungen und zu jeder Rallye zwei ähnliche Varianten ausgewählt. Das war viel besser – auch aus Sicherheitsgründen.“

„Das liegt nicht an uns“, kontert Pirelli-Rallyechef Terenzio Testoni und erklärt: „Die Leute vergessen, dass es bis zum Vorjahr offiziell gar keine Einheitsreifen gab und sich neben Michelin zum Beispiel auch DMack engagierte. Wir entwickelten und liefern genau das, was die FIA-Ausschreibung verlangt.“

Nach Portugal stehen den Fahrern auch auf den sandigen Pisten von Sardinien nur acht weiche Reifen zur Verfügung. Zwar werden für die ebeneren Strecken in Estland und Finnland die Kontingente gedreht, aber auch mit 24 soften und acht harten Gummis bleibt die Reifen-Strategie kompliziert. Schon jetzt gehen die Fahrer auf den ersten Prüfungen zeitgleich mit unterschiedlichen Mischungen, mal auf verschiedenen Achsen, mal über Kreuz, an den Start.

„Sollte die FIA uns bitten, eine weitere Mischung aufzulegen, können wir das tun“, sagt Testoni. „Fragt sich nur, für welche Anforderung. Denn für Griechenland braucht man sicher deutlich stabilere Reifen als für Finnland.“ ■



ROESELER

Beschränkte Haftung: Die Reifen-Strategie erfordert künftig Kompromisse

Aktuelle Corona-Fälle

Veibys positives Desaster

Nach Andreas Mikkelsen wurde auch WRC2-Kollege Ole Christian Veiby positiv auf Covid-19 getestet. Dieser missachtete jedoch die FIA-Regeln und wurde bis Ende November gesperrt.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor der Anreise zur Rallye Portugal wurde WRC2-Tabellenführer Andreas Mikkelsen in Spanien positiv auf Coronavirus getestet und begab sich in Isolation. „Ich habe zwar Symptome, mir geht es aber gut. Dennoch muss ich davon ausgehen, dass ich auch den WM-Lauf auf Sardinien verpasse. Der Zeitraum ist einfach zu kurz“, berichtet der geknickte Norweger.

Anders bei Ole Christian Veiby, dem Mikkelsen Anfang Mai bei der Rallye Targa Florio zur Seite gestanden hatte. Der Hyundai-Junior war im Rahmen eines bei einem WM-Lauf alle vier Tage obligatorischen Tests vor dem Shakedown ebenfalls positiv auf SARS-CoV2 getestet und von der Rallye Portugal ausgeschlossen worden. Doch statt sich vor Ort für zehn Tage in Quarantäne zu begeben, fuhr er mit dem Auto nach Spanien. Schlimmer noch: Er verschwieg den engen Kontakt mit dem positiv getesteten Mikkelsen. Den für die Sportkommissare schwerwiegenden Verstoß gegen Artikel 6.18 des FIA International Sporting Codes ahnden die Stewards mit einer Sperre von sechs Monaten. Veibys negativ getesteter Copilot Jonas Andersson kommt glimpflicher davon und wird nur wegen des Verstoßes gegen die Quarantäne-Regeln für drei Monate gesperrt. Auch das Hyundai-Team wurde gerügt. „Ein Hersteller muss dafür Sorge tragen, dass alle Teammitglieder den internationalen Sportkodex von 2021 einhalten können“, so die FIA-Offiziellen. ■



HYUNDAI

Seine Saison ist gelaufen: Veiby

KOMMENTAR

WENIGER IST MEHR!

Manches ändert sich eben nie. Kaum greift ein neues Reglement, heben einige Topstars warnend den Finger. Vor allem dann, wenn sie das neue Regelwerk aus ihrer Komfortzone zwingt und ihr gut dotiertes Arbeitsleben verkompliziert. Keine Frage, natürlich sind die Reifen die einzige Verbindung zur Piste und dadurch auch ein sicherheitsrelevantes Element. Deshalb aber nun gleich wieder mehr Mischungen und Auswahlmöglichkeiten einzufordern, ist zu kurz gesprungen. Denn die neuen Einheitsreifen sind keine gefährlichen, weil womöglich filigrane Wundertüten, sondern eher das Gegenteil: robust und durchaus langlebig. Für manch einen im Zehntelsekunden-Fenster fahrenden und immer nach noch mehr Haftung gierenden Vollprofi ein Unding. Und? Ziel des neuen Reifenreglements ist es nicht, den Fahrspaß der Akteure und das eh schon extrem hohe Tempo noch weiter zu erhöhen, sondern die Geschwindigkeit zu verringern, die Kosten zu senken und durch unterschiedliche und gut nachvollziehbare Strategien die Spannung zu erhöhen. Toll! Weniger ist mehr. Bei nur noch zwei deutlich unterschiedlichen Mischungen und der im Verhältnis 75 zu 25 klar beschränkten Auswahl sind fortan nicht nur die Fahrer gefragt. Ein Reifenflüsterer hat und wird im Motorsport immer einen Vorteil haben. Doch nun sind auch die Team-Strategen gefordert. Wann nutze ich wie welche Pneus? Schickt man Teamkollegen mit den gleichen oder unterschiedlichen Reifen-Kombinationen, eher mit zwei oder einem Ersatzrad ins Rennen? Oder wie im Falle Ott Tänak für die finale Schleife und den abschließenden Kampf um die wertvollen Extrazähler auf der Powerstage ganz ohne? Weniger Pneu ist mehr Spannung. Was will man mehr?



Reiner Kuhn
Redakteur

WRC3-Gaststarter André Villas-Boas

„Ich setzte auf Defensive“

Zurückhaltung statt Angriff: Das WM-Debüt von Fußballtrainer André Villas-Boas endete nach drei erlebnisreichen Tagen auf Gesamtrang 32.

Kurz vor seinem WM-Debüt änderte der prominenteste der elf einheimischen WRC3-Starter seinen Matchplan. Verständlich, landete doch André Villas-Boas, Ex-Trainer von Chelsea, Tottenham und Marseille, seinen Citroën beim Vorbereitungstest im Graben. „Ab da setzte ich auf Defensive“, lacht der 43-Jährige im Ziel und berichtet stolz: „Zwar sorgten drei, vier Dreher und ein halbes Dutzend Aha-Momente für Adrenalin, wir hatten aber weder einen Plattfuß noch einen Ausritt und wurden kontinuierlich schneller.“

Nach drei aufregenden Tagen sah Villas-Boas 49 Minuten nach Gesamtsieger Elfyn Evans und 35 Minuten hinter WRC3-Gewinner Kajetan Kajetanowicz auf Gesamtrang 39 (WRC3-12.) das Ziel.

Erfahrenere WRC3-Akteure, darunter Ex-Junior-Weltmeister Jan Solans, Egon Kauer oder der Österreicher Niki Mayr-Melnhof hatten weniger Spaß und verabschiedeten sich mehr oder weniger spektakulär aus dem Wettbewerb. ■ RK



ROESELER

Auf Schotter mit anderer Taktik als auf dem Fußballfeld: Villas-Boas

AUS DEM SERVICEPARK

PUNKTLANDUNG
Kurz vor dem WM-Lauf erblickte Alfie John Millener, Sohn von M-Sport-Pressechefin Anna Louise Rudd und Richard Millener, das Licht der Welt. Auch die nächtlichen ‚Remote-Services‘ scheinen zu klappen“, freut sich M-Sport-Boss Malcolm Wilson, der seinen Teamchef höchstselbst in Portugal vertrat.

KALTSTART
Bei der Technischen Abnahme wurde an neun der 15 Peugeot 208 Rally4 aus dem Iberica-Cup eine vom Homologationsblatt abweichende Türstrebe an der Sicherheitszelle festgestellt. Da die Klärung mit dem Hersteller länger dauerte, verzichteten die anderen Cup-Teams aus Solidarität zu ihren Mitstreitern auf den Shakedown und starteten ohne Proberitt in den WM-Lauf. PSA Motorsport wurde von der FIA zu einer Gesamtstrafe von 15 000 Euro verdonnert, die sich bei einem weiteren Vergehen verdoppelt.

HEIMSIEG
Landesmeister Armindo Araújo gewann den diesmal nur über die acht Freitagsprüfungen ausgefahrenen Lauf zur portugiesischen Meisterschaft vor seinen Skoda-Markengefährten Bernardo Sousa (+ 14 s) und Ricardo Teodosio (+ 1,22 min).

ERINNERUNGSGEBÜHR
Als wäre ein Aus- oder Unfall nicht schon ärgerlich genug, sollten die Teams nicht vergessen, im Falle eines Falles den Ok-Button im Fahrzeug zu drücken. Während die Amateure Kevin Rodriguez (WP1) und Daniel Salin (WP7) das Versäumnis jeweils 250 Euro kostet, müssen die Prioritätsfahrer Robert Virves (WP2) und Emil Lindholm (WP 5) jeweils 1000 Euro an die FIA überweisen.

FAVORITEN-ERFOLG
Beim zweiten von insgesamt fünf Läufen zur Junior-WM machten die Schotterspezialisten den Sieg unter sich aus. Der Lette Martins Sesks gewann mit über drei Minuten Vorsprung souverän vor dem Finnen Sami Pajari. Dritter wurde mit knapp zwölf Minuten Rückstand der ebenfalls auf losem Untergrund versierte Este Robert Virves. ■ RK

Rallye-WM

Jeder Testtag der Rally1-Hybriden zählt

Kaum testen die Hersteller ihre künftigen Rally1-Hybridfahrzeuge, wird taktiert und gerechnet. Denn bis zum Jahresende erlaubt das FIA-Reglement nur 30 Testtage außerhalb des eigenen Test-Areals.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit Dienstag weilt das M-Sport Team mit seinem Rally1-Boliden im südfranzösischen Fontjoncouse. Nach Spanien werden Matthew Wilson und Adrien Fourmaux sich erneut fünf Tage das Steuer teilen. „Noch stehen wir am Anfang, aber ich bin schon ein paar Meter mit der vollen Leistung des Hybridsystems gefahren – echt beeindruckend“, verrät der Franzose. M-Sport-Boss Malcolm Wilson setzt auf Fourmaux: „Adrien ist die Zukunft und macht einen tollen Job. Nun wollen wir den Technologiewechsel nutzen, um künftig wieder ganz vorne mitzumischen.“ Ende der Woche hat M-Sport schon zehn der maximal 30 Rally1-Testtage außerhalb seines Test-Areals im heimischen Greystoke Forest aufgebraucht.

Auch Hyundai weilte mit Ott Tänak und Junior Oliver Solberg schon für fünf Testtage in Fontjoncouse und könnte demnächst im benachbarten Château de Lastours nachlegen. Laut Teamchef Andrea Adamo rückte man mit dem künftigen Rohrrahmen-Chassis sowie dem simpleren Antriebsstrang und Fahrwerk aus, agierte aber mit Ballast anstelle der Hybrid-Einheit. Spannend dürfte sein, ob es ein Nachteil ist, dass Hyundais hauseigenes Testgelände bei Boxberg ausschließlich Asphaltpisten bietet.

M-SPORT

Schnelle Waldarbeiter: M-Sports künftiger Rally1-Bolide auf Erprobungstour

Toyota nutzte den aufkommenden Frühling und ließ Testpilot Juho Hänninen erste Proberunden mit dem künftigen GR Yaris Rally1 auf den heimischen Teststrecken drehen. Ob mit oder ohne Hybrid-Power will man nicht verraten. Auch nicht, wann die Werksfahrer in die Testarbeit einsteigen oder erstmals in fremden Revieren ausrücken.

Das Taktieren macht Sinn, vor alle, wenn die Finnen versuchen, Testtage in südlichen Gefilden für die finalen Abstimmungsarbeiten im Spätherbst und im Winter aufzusparen. ■

MOTORSPORT IMAGES

Alan Gow ist Vorsitzender der FIA-Tourenwagen-Kommission und Chef der BTCC. Im Interview spricht er über den Weltcup, den aktuellen Stand der Tourenwagen-Szene insgesamt und wagt einen Ausblick in die Zukunft.

Von: **Michael Bräutigam**

Wie gut geht es der Tourenwagen-Szene?
Sehr gut. Schauen Sie sich an, wie viele Serien es gibt und wie viele Tourenwagen gebaut werden. BTCC, TCR, Supercars – es gibt viele Kategorien. Vor allem vor dem Hintergrund der Pandemie ist die Szene sehr gesund.

Was ist gut und was fehlt?
Schwierig zu sagen, was fehlt. Schließlich weiß man immer erst, was fehlt, wenn es nicht mehr da ist. Gut sind die Kostenkontrolle und das Ausbalancieren der Fahrzeuge. Die Balance ist ein wichtiger Bestandteil der Tourenwagen seit der Gruppe A. Seit etwa 20 Jahren ist auch das Thema Kostenkontrolle wichtig. Mithilfe dieser Faktoren verhindert man, dass ein Hersteller die Szene dominiert. In der WTCR gab es letztes Jahr zehn verschiedene Sieger, in der TCR Europe und in der BTCC jeweils neun. Da sieht man, dass BoP und Kostenkontrolle funktionieren. Anders als in der Formel 1, in der man den Sieger voraussagen kann.

Die TCR ist gleichzeitig Einstiegs- wie auch Weltcup-Klasse. Würden Sie lieber eine Art Pyramide sehen?
Die Pyramide gibt es ja, aber in Form der Events und Serien statt der Autos. Man muss sich aus nationalen Meisterschaften über die Europa-Meisterschaft bis in den Weltcup hocharbeiten. Ein ähnliches Schema gibt es bei der GT3. Wenn man einzig für den Weltcup eine Kategorie über der TCR hätte, würde man im Endeffekt nur Mehrkosten generieren.

Wo stünde der Tourenwagen-Sport ohne die TCR-Klasse?
Es würde aussehen wie vor Einführung der TCR: Die großen nationalen Serien würden ihr eigenes Ding machen, kleinere Länder würden sich die Regularien von ihnen abschauen. Was die TCR geschafft hat, ist ein ge-



WTCR

Die aktuelle Speerspitze des internationalen Tourenwagensports: In der WTCR wird der Weltcup ausgefochten

„Die TCR ist ohne Zweifel wichtig für die Szene“

wisser Zugang. Teams und Ausrichter können jetzt einfach ins Regal greifen. Ohne die TCR-Klasse wären weltweit sicherlich weniger Tourenwagen unterwegs, weil nicht so viele Leute diesen Zugang hätten. Die TCR ist ein großer Erfolg, und sie ist ohne Zweifel wichtig für die Szene. Es gab Tourenwagen aber bereits lange vor der TCR-Klasse, und es wird sie auch danach geben.

Gäbe es ohne die TCR eine WM oder einen Weltcup? Vielleicht mit TC1-Autos?
Am Ende waren noch zwei Hersteller in der TC1-Klasse, für Privatteams waren die Autos aber einfach zu teuer. Ob es einen Weltcup gäbe, kann ich schwer einschätzen. Ich würde es sicher hoffen, schließlich gibt es auch andere Tourenwagen-Klassen. Oder eine andere hätte erfunden werden können. Fest steht, dass Tourenwagen immer wichtig in der Motorsport-Welt waren. Es ist also schwer vorstellbar, dass es keine Welt-Serie gäbe.

Es wirkt so, als würde die GT-Szene die Motorsportwelt immer mehr einnehmen …
Das kann man durch die deutsche Brille so sehen, speziell weil die DTM jetzt mit GT3-Autos fährt. Aber es ist Jahrzehnte her, dass in der DTM wirkliche Tourenwagen gefahren sind. Es gab und gibt immer Länder mit starken nationalen Tourenwagen-Serien. Deutschland hat da vielleicht aktuell einen Sonderstatus. Abgesehen von der DTM, die ich jetzt der Einfachheit halber als Tourenwagen-Serie zähle, kenne ich sonst keinen Fall, in dem die GT3-Kategorie irgendeine Tourenwagen-Serie verdrängt hat. Ja, die GT3 haben den Großteil der Sportwagen-Szene vereinnahmt, aber sie nehmen den Tourenwagen nichts weg. Es gibt weltweit wahrscheinlich mehr Tourenwagen-Racing als je zuvor.

Wie geht es mit der ETCR-Klasse voran?
Ich muss zugeben, dass ich noch gar kein ETCR-Auto live gesehen habe. Als das anlief, kamen die ganzen Lockdowns. Bisher sind drei Hersteller dabei, und es werden sicher weitere folgen. Das Format der Pure ETCR ist sehr unkonventionell und wird hoffentlich für Spannung sorgen. Wir haben da mit Eurosport und WSC die gleichen Partner wie in der WTCR. Wir wissen, was sie vorhaben und was hinter der Serie steht. Sie investieren viel Geld, und ich habe keine Zweifel, dass es erfolgreich werden wird. Wie jede neue Serie wird aber auch die ETCR eine gewisse Anlaufzeit brauchen.

> „Jeder kann irgendwo hingehen und Bäume pflanzen. Aber wir wollen auch in der Praxis den Ausstoß reduzieren und nachhaltiger werden.“
>
> Alan Gow

Wie machen Sie die Tourenwagen fit für die Zukunft?
Die WTCR wird ab diesem Jahr mit deutlich umweltfreundlicherem Kraftstoff fahren. Die Anzahl der Reifen und anderer Verschleißteile wurde seit 2019 reduziert. Der Kalender wird so geplant, dass man alles per Seefracht statt mit dem Flugzeug erledigen kann, so werden Kosten und der CO_2-Fußabdruck reduziert. Die Wahrheit ist: Motorsport wird nie zu 100 Prozent nachhaltig oder umweltfreundlich sein. Wir als FIA und auch die Serienbetreiber stehen dennoch in der Pflicht, die Auswirkungen zu reduzieren – genau wie jede einzelne Privatperson. Es mögen kleine Schritte sein, aber wenn man alles zusammenrechnet, wird es eine Menge. Wir wollen uns auf keinen Fall anhören, dass wir nur „Greenwashing“ betreiben. Jeder kann irgendwo hingehen und Bäume pflanzen. Aber wir wollen auch in der Praxis unseren Ausstoß reduzieren und nachhaltiger werden.

Wie stark ist der Dialog zwischen den unter FIA-Banner fahrenden Serien?
Wahrscheinlich stärker, als Sie denken. Es sind Vertreter von Teams, Herstellern, Promotern, Sponsoren und Sporthoheiten weltweit versammelt, die über alles Mögliche reden. Sie tauschen sich also laufend aus. Die Tourenwagen-Kommission sucht sich die besten Dinge aus allen Serien heraus. So entstehen tolle Kooperationen und guter Sport. Es dreht sich auch nicht alles um die WTCR, wenngleich sie natürlich die Haupt-Serie der FIA im Tourenwagen-Bereich ist.

Sie sind seit drei Jahrzehnten der Kopf der BTCC. Wieso funktioniert diese Serie nur in Großbritannien?
Das ist wie mit NASCAR in den USA oder Supercars in Australien. Wir haben eine Meisterschaft, die in unser Land passt. Wir wissen genau, was unsere Teilnehmer, Sponsoren und Fans wollen. Wir liefern ihnen also das perfekte Paket und versuchen nicht, irgendwen sonst glücklich zu machen. Aus diesem Grund waren die Supercars auch nicht erfolgreich, als sie international werden wollten. Die Leute konnten sich kulturell nicht damit identifizieren. Die BTCC hat keine Ambitionen, irgendetwas anderes als eine nationale Meisterschaft zu sein. Deshalb tun wir alles dafür, und deshalb ist sie so erfolgreich.

Aus technischer Sicht: Gruppe A, Supertourenwagen und S2000 entstammten alle der BTCC. Warum ist nicht auch die NGTC international durchgestartet?
Weil ich das nicht probiert habe. Wir haben nie ernsthaft mit jemandem darüber gesprochen, dass er die NGTC-Regularien übernimmt. Bei den Supertourenwagen haben wir gesehen, was passiert, wenn wir es aus der Hand geben. Wir haben die Kontrolle verloren, dann liefen die Kosten aus dem Ruder, und die ganze Blase ist fünf oder sechs Jahre später geplatzt. Ich möchte nicht, dass mit der NGTC etwas Ähnliches passiert. Wir haben die Fahrzeuge jetzt seit zehn Jahren, und sie wurden noch mal um fünf Jahre verlängert – das geht nur, weil wir die Kontrolle darüber haben.

Letztes Jahr standen Sie dennoch mit Gerhard Berger im Gespräch und haben über die DTM geredet …
Ich habe aber nicht versucht, ihm die NGTC zu verkaufen. Gerhard ist ein guter Freund von mir. Und als er sich mit dem Ausstieg der Hersteller aus der DTM konfrontiert sah, habe ich ihm Hilfe angeboten. Im Sinne von: Wir haben ein passendes Reglement, das man vielleicht adaptieren und das auch in der DTM funktionieren könnte. Es ging aber nicht über diesen Status hinaus. Ich habe nur versucht, ihm als Freund zu helfen.

Wie wird Ihrer Meinung nach die Tourenwagen-Welt in fünf Jahren aussehen?
Hätten Sie mich vor fünf Jahren gefragt, wie die Tourenwagen-Welt in fünf Jahren aussieht, hätte ich komplett daneben gelegen – so wie wahrscheinlich jeder andere. Die Automobilwelt und das Kaufverhalten haben sich rasant verändert. Es wird sicher einen höheren Teil der Elektrifizierung geben, sei es nun vollelektrisch oder in Form von Hybriden. Der Verbrennungsmotor wird weiter existieren, eine neue große Tourenwagen-Klasse mit Verbrennern wird es jedoch wohl kaum mehr geben. Aber vielleicht entwickelt jemand einen nachhaltigen Kraftstoff, oder Wasserstoff wird das ganz große Ding. Es tut sich momentan sehr viel, und das viel schneller als in den letzten Jahrzehnten. Dessen müssen wir uns bewusst sein, und entsprechend müssen wir reagieren. ■



Alan James Gow

Geburtstag: 23.06.1955
Geburtsort: Melbourne (AUS)
Herkunftsland: Australien

Sieger Chase Elliott bezwang gleich zwei Unbekannte: Den Formel-1-Kurs von Austin und Regen in verschiedensten Mengen

MOTORSPORT IMAGES

Bauchklatscher in Texas

Chase Elliott sorgte bei der NASCAR-Premiere des aus der Formel 1 bekannten Circuit of The Americas für die nächste Hendrick-Show und gewann das aufgrund von Regen verkürzte Rennen. Schwere Unfälle infolge von Gischt sorgten für Diskussionen.

Von: **Philipp Körner**

Die Bilanz des ersten Austin-Auftritts der NASCAR könnte auch die eines klassischen Superspeedway-Rennens in Daytona oder Talladega sein. Lange Rot-Phasen, ordentlich Schrott und etliche wütende Fahrer prägten das Debüt der Grand-Prix-Schleife aus der Feder von Hermann Tilke. Auslöser der Misere waren Regenschauer mit wechselnder Stärke, welche die bei Nässe unerfahrenen Cup-Piloten sowohl bei der Reifen- als auch bei der Linienwahl herausforderten. Als besonders großes Problem stellte sich die Gischt auf der Geraden nach der Haarnadel heraus, wo sich massive Auffahrunfälle ereigneten. Unter anderem krachte Cole Custer (Ford) in das Heck des viel langsameren Martin Truex Jr. (Toyota) und katapultierte es in die Luft. Beide Fahrer blieben glücklicherweise unverletzt.

Kevin Harvick (Ford), der an derselben Stelle bereits vorher abgeräumt worden war, wütete nach dem Rennen: „Das ist mit Abstand das Unsicherste, was ich je in einem Rennauto getan habe. Diese Autos sind einfach nicht dafür gemacht, und als mein Spotter sagte, ich solle vom Gas gehen, ist mir einer voll hinten reingerauscht, der mich nicht einmal gesehen hat."

800. Cup-Sieg für Chevy

Vergleichbar unberechenbar war auch der Rennverlauf selbst. Nachdem Tyler Reddick (Chevrolet) überraschend als Pole-Sitter ins Rennen gegangen war, wechselte die Reihenfolge an der Spitze munter durch. Die Stage-Siege gingen an Joey Logano (Ford) und Kyle Busch (Toyota). Chase Elliott übernahm erst in Runde 50 dank einer guten Boxenstrategie die Führung und lag so genau richtig, als die NASCAR wegen immer stärkeren Regens gezwungen war, nach nur 54 Umläufen abzubrechen – nicht einmal ein erneuter Einsatz der Air-Titan-Fahrzeuge auf der Gegengeraden hätte mehr geholfen. Geplant waren eigentlich 68 Runden.

„Ich habe noch nie ein Regenrennen gewonnen, das ist irgendwie cool", freute sich Titelverteidiger Elliott. „Gerade an den Stellen, wo es wirklich tückisch wurde, habe ich mich gezwungen, noch härter zu fahren, und dann einfach das Beste gehofft."

Der 25 Jahre alte Hendrick-Pilot sorgte so nicht nur für den insgesamt 800. Erfolg von Chevrolet, sondern ließ seinen Rennstall mit dem von Richard Petty gleichziehen: Hendrick Motorsports und Petty Enterprises haben nun jeweils 268 Owner-Siege. Rick Hendrick zeigte sich im Interview demütig und lobte: „Richard hat so viel für den Sport getan. Es ist bereits eine große Ehre, in derselben Serie anzutreten."

Versöhnliche Worte fanden zudem die NASCAR-Offiziellen, die nach dem Rennen versprachen, das Regen-Chaos aufarbeiten zu wollen. Bei vergleichbaren Bedingungen wolle die Serie in Zukunft viel früher abbrechen, außerdem werde man analysieren, wie die Autos Gischt generieren, und Lösungen suchen. ■

NASCAR CUP SERIES

Austin/Texas (USA)
14. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Joey Logano (USA)	Ford
4.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
5.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
6.	Chase Briscoe (USA)	Ford
7.	Michael McDowell (USA)	Ford
8.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
9.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
10.	Kyle Busch (USA)	Toyota

Gesamtwertung
Stand nach 14 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	597 Punkte
2.	Byron (Chevrolet)	499
3.	Larson (Chevrolet)	487
4.	Logano (Ford)	486
5.	Elliott (Chevrolet)	481
6.	Truex Jr. (Toyota)	474
7.	Blaney (Ford)	458
8.	Harvick (Ford)	428
9.	Keselowski (Ford)	422
10.	Kyle Busch (Toyota)	422



MOTORSPORT IMAGES

Erster Saisonsieg: Chase Elliott



Klassisches Eifelwetter beim Honda-Test Anfang Mai

WTCR

WTCR

Letzte Vorbereitungen

Honda und Hyundai haben in den vergangenen Wochen mehrere Testtage absolviert. Unter anderem war das Honda-Team Münnich Motorsport mit einem Auto und allen vier Fahrern am Nürburgring.

Von: **Philipp Körner**

Der Countdown für den Saisonstart läuft: Nächste Woche kehrt die WTCR aus ihrer ungewollt langen Rennpause zurück. Kurz vor Beginn testeten unter anderem Honda und Hyundai auf verschiedenen Strecken. Am 5. Mai fuhren die vier Piloten von Honda mit einem Auto auf der Nürburgring-Nordschleife, die sich allerdings von ihrer schrofferen Seite zeigte. „Wir hatten sogar einen Schneesturm, das war verrückt", erzählt Attila Tassi. „Zwar hatten wir Fahrzeit, aber dabei ging es mehr um die Zeit auf der Strecke als um die Setup-Arbeit wegen des wechselhaften Wetters." Am Montag und Dienstag vor einer Woche testete der vierköpfige Honda-Kader auch auf dem Hungaroring, wo drei Fahrzeuge bereitstanden. Dominik Greiner, Teammanager von Münnich Motorsport, sprach von zwei guten Testtagen. Am Dienstag in dieser Woche teilten die Honda-Piloten außerdem Bilder vom Adria International Raceway in den sozialen Medien.

Hyundai entwickelt weiter

Eine noch etwas intensivere Pause hatten die Teams von Hyundai, die den aus der IMSA stammenden Elantra N TCR für die TCR Europe und die WTCR weiterentwickelt haben. Dafür spulten die Teams wie die Kollegen von Honda Tests auf zahlreichen europäischen Strecken ab. Das neue Modell sammelte außerdem schon Rennrunden auf der Nordschleife.

„Durch die Aerodynamik und den längeren Radstand kann man in schnellen Kurven mehr attackieren. Man kann natürlich kein Auto entwickeln, das überall stark ist, aber das ist sicherlich ein Vorzug dieses Modells", resümiert Hyundai-Talent Luca Engstler die bisherigen Eindrücke der Entwicklungsarbeit. Die umfangreiche Vorbereitung sorgte bereits bei den anderen Marken für größere Sorgen und erste Rufe nach BOP-Änderungen. ■

24H Series (Tourenwagen/TCE)

Knapper Zieleinlauf

Autorama Motorsport by Wolf-Power Racing feierte bei den 12 Stunden auf dem Hockenheimring den zweiten TCE-Sieg in Folge und führt im Championat.

Nur vier Sekunden trennten den #1-Autorama-Motorsport-Volkswagen Golf GTI TCR DSG (Constantin Kletzer/Jasmin Preisig/Emil Heyerdahl) und den #188-AC-Motorsport-Audi RS3 LMS (Stéphane Perrin/Mathieu Detry/Stefan Wieninger) bei den 12h Hockenheimring. Der Audi hatte am Samstag zwar Bremsprobleme, dank unterschiedlicher Boxenstopp-Strategien und guter Zeiten am Nachmittag blieben die beiden TCR-Fahrzeuge jedoch nah beieinander. Ein starker Schlussspurt brachte den Audi noch mal heran, doch er konnte den Volkswagen nicht mehr gefährden.

„Das war so hart, ich kann es gar nicht beschreiben", sagte Emil Heyerdahl. „Das war wirklich knapp, aber ich bin sehr froh! Ein großes Dankeschön an Autorama Motorsport. Jetzt sind wir zurück an der Spitze der Meisterschaft." ■ PK

Supercars

Zweites Gen3-Chassis

Der australische Motorsport-Zulieferer Pace Innovations hat das zweite Chassis-Modell für das ab 2022 geltende Reglement der Supercars vorgestellt.

Obwohl in den letzten Wochen große Zweifel an der rechtzeitigen Einführung der neuen Supercars-Generation herrschten, schreiten die Vorbereitungen weiter voran. Auf das bereits vorgestellte Chassis von Triple Eight folgte vergangene Woche die Präsentation des Gegenstücks von Pace Innovations, das Dick Johnson Racing für die Entwicklung erhalten wird. Pace Innovations war schon für das Design des „Car of the Future" zuständig.

Trotz der anfänglichen Aufteilung auf ein GM- und ein Ford-Team sind die beiden Chassis nicht markenspezifisch, wie der Supercars-Sportchef Adrian Burgess gegenüber „Speedcafe" bestätigte. Das Streckendebüt der ersten fahrbereiten Prototypen war ursprünglich für die Mitte des Jahres geplant gewesen, die Supercars-Serie nannte bisher kein genaues Datum. ■ PK



24H SERIES

Sieg und Tabellenführung für die Schweizer von Autorama Motorsport



PACE INNOVATIONS

Das neue „Gen3"-Chassis soll einfacher zu reparieren sein



YAMAHA

Nach dem Chaos-GP in Le Mans sprach zwar jeder über Jack Miller, aber Fabio Quartararo hat sich mit dem dritten Platz die MotoGP-WM-Führung zurückerobert. Im Interview erzählt der 22-jährige Franzose, was er aus diesem schweren Rennen für den Kampf um den WM-Titel gelernt hat.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war es, beim Heim-GP wieder zusammen mit Ihrem Landsmann Johann Zarco auf dem Podest zu stehen?
Es macht von außen den Eindruck, dass man sich daran gewöhnt, dass zwei Franzosen in der Königsklasse auf dem Podest stehen. Aber wir sind ja nur zwei Franzosen in dieser Klasse, und es ist großartig, wenn überhaupt einer von uns aufs Podest fährt. Wenn wir es beide schaffen, ist es gut für uns, es ist gut für die Fans und für den ganzen französischen Motorsport. Ich hoffe, dass wir noch viele weitere gemeinsame Podestplätze schaffen.

Wie hat sich Ihr Arm nach der Armpump-OP vor nur zehn Tagen angefühlt?
Er fühlte sich schon anders an, irgendwie komisch. Ich hatte noch die Fäden drin, es hat etwas wehgetan, aber ansonsten hat mich der Arm nicht behindert. Bei Nässe war es etwas leichter, im Trockenen etwas anstrengender. Aber ich konnte gleich im trockenen FP2 eine gute Pace fahren, und ich hatte gemerkt, dass das Potenzial da ist. Der Arm hat mich das ganze Wochenende nicht wirklich behindert.

Fabio Quartararo (#20) und Jack Miller: „Habe von ihm im Rennen nicht viel gesehen"

YAMAHA

Wie haben Sie Ihr erstes Flag-to-Flag-Rennen erlebt?
Mein Start war gut, ich bin mit der Startabsenkung in der ersten Kurve aber so weit rausgetragen worden, dass ich dachte, ich komme hier nie rum. Da ist mir Maverick Viñales innen durchgeschlüpft. Dann hat es angefangen leicht zu regnen, und Jack Miller hat Maverick schnell eingeholt. Dann hatten wir einen guten Kampf mit ihm, bis es in Turn 9 schlagartig richtig heftig angefangen hat zu regnen. Ich habe beim Bremsen das Vorderrad und das Hinterrad verloren,

„Habe im Nassen noch nie auf dem Podest gestanden“

bin dann ganz vorsichtig rum, war sehr sachte mit dem Gas und bin ganz vorsichtig zurück zur Box. Als ich in die Boxengasse eingebogen bin, fühlte ich mich, als wäre ich das erste Mal auf dem Motorrad. Dann hat mich Marc Márquez etwas beiseitegeschoben, als wir Seite an Seite waren. Ich habe versucht, auf die Nummern auf dem Boden zu schauen, bin aber zuerst fast in die Box von Bastianini eingebogen. Ich habe gemerkt, dass das die falsche Box ist, bin dann bis zur richtigen vorgefahren, bin aber zum falschen Motorrad abgebogen und stand so vor dem von Maverick. Wir haben den Motorradwechsel in den Trainings oft geübt, aber nun war es ernst. Bislang bin ich noch nie zum Motorrad meines Teamkollegen gekommen, diesmal schon. Ich habe einfach das Motorrad abgegeben, ich weiß nicht einmal, ob es umgefallen ist oder nicht. Ich bin einfach um das andere Motorrad von Maverick herumgelaufen und habe meines genommen. So habe ich mir eine Long-Lap-Penalty eingefangen. Bei halbnassen Verhältnissen waren wir das ganze Wochenende nicht in der Lage, Zeiten unter den ersten zehn zu fahren, teilweise nicht einmal unter den ersten 15. Das war nicht gerade die beste Motivation für die Fortsetzung des Rennens. Und dann sah ich auch noch Álex Rins in der ersten Kurve stürzen. Marc Márquez war vorn, und ich wollte ihn als Referenz nehmen. Er war sehr schnell, ich habe aber gemerkt, dass wir so ziemlich das Gleiche machten. Er stand in Turn 6 quer, und ich bin dort herausgetragen worden. Dann hatte er einen Highsider in der Zielkurve, das war mir eine Warnung. Ich habe dann das Rennen angeführt, was ich bislang im Regen noch nie geschafft habe. Dann habe ich auch bei abtrocknender Strecke einen ganz guten Rhythmus gefunden, und ich war sehr glücklich über mein erstes Podium im Nassen. Ich hatte bislang weder in der MotoGP noch in der Moto2 oder der Moto3 einen Podiumsplatz. Es war sehr schön, dies auch noch beim Frankreich-GP geschafft zu haben.

Macht so ein Flag-to-Flag-Rennen überhaupt Spaß?
Wenn man sich das Ergebnis ansieht, sage ich, es hat Spaß gemacht. Aber es war sehr schwierig und stressig. Ich bin am falschen Motorrad stehen geblieben, habe eine Long-Lap-Penalty bekommen, die ersten fünf Runden im Regen waren unheimlich schwer, besonders als ich vorne war und keine Anhaltspunkte hatte. Ich denke aber, dass es weniger stressig ist, vom Slick auf Regenreifen zu gehen als bei abtrocknender Strecke von Regenreifen auf Slicks. Für mich war ein solches Rennen vorerst einmal genug. Hätte ich das Rennen außerhalb der Top 10 beendet, hätte es mir sicher keinen Spaß gemacht. Deshalb hängt es sehr viel mit dem Resultat zusammen, wie man es hinterher sieht. Es ist wie überhaupt mit Rennstrecken. Letztes Jahr hatte ich in Portimão überhaupt keinen Spaß. Dieses Jahr, wo ich dort ein gutes Gefühl für das Motorrad hatte, war es eines der besten Rennen meines Lebens. Deshalb hängt es sehr viel mit dem Gefühl und mit dem Resultat zusammen – und deshalb hatte ich bei diesem Rennen Spaß.

> „Das Rennen war sehr schwierig und stressig. Ich bin am falschen Motorrad stehen geblieben und habe dafür eine Long-Lap-Penalty bekommen.“
>
> Fabio Quartararo

Wie wurde die Reifenwahl für die verregnete Rennhälfte getroffen?
Wir hatten in den Trainings vorne und hinten nur die weichen Regenreifen probiert. Als wir den härteren Hinterreifen probieren sollten, sind wir gleich auf Slicks gegangen. So war es die sicherste Wahl, wenn wir auf weich/weich gehen. Daher war diese Entscheidung nicht allzu schwer. Es war auch gut für die Selbstsicherheit nach dem Motorradwechsel. Wir hatten das ganze Wochenende mit dem Grip gekämpft, deshalb war weich/weich für mich die richtige Wahl, um meinen Speed im Nassen aufzubauen. Zum Schluss wäre der Härtere sicherlich besser gewesen. Aber da hätte ich vorher zu viel verloren, deshalb war diese Wahl auf alle Fälle die sicherste.

Inwieweit wird Ihnen dieser Podestplatz bei schwierigen Bedingungen zukünftig Selbstsicherheit geben?
Ich habe in diesem Rennen eine Menge gelernt. Bei solchen Bedingungen bin ich noch nie vom Start bis zum Ziel am Limit gefahren. Der weiche Hinterreifen hat zehn Runden vor Schluss angefangen durchzudrehen, vorne war der weiche Regenreifen völlig zerstört. Beim Bremsen hat das Motorrad furchtbar gerührt, blieb bis zum Kurvenscheitel dann aber stabil, und ich konnte noch in die Kurven hineinbremsen. Es war nicht leicht, aber ich konnte mein Tempo einigermaßen halten. In den letzten fünf Runden hat Peco Bagnaia unheimlich schnell aufgeholt, er war zwei oder zweieinhalb Sekunden pro Runde schneller als ich. Zum Glück war das Rennen nicht zwei Runden länger.

Was haben Sie hinter Jack Miller, einem ausgemachten Spezialisten für solche Verhältnisse, gelernt?
Da konnte ich nicht viel lernen. Als ich geführt habe, sah ich 2,2 Sekunden Vorsprung, dann waren es 2,0. Ich dachte mir: Das ist super, er holt nicht viel auf. Da war mir aber nicht klar, dass bei ihm zwei Long-Lap-Penaltys dabei waren. Dann war er auch schon da und hat mich überholt. Zur gleichen Zeit sah ich selbst auf meinem Dashboard, dass ich eine Long-Lap-Penalty hatte, deshalb habe ich nicht viel von ihm gesehen. Aber Johann Zarco konnte ich eine Zeit lang verfolgen. Er war zwar schneller als ich, aber die Art, wie er das Motorrad aufgerichtet hat, wie er eingebogen ist, das war lehrreich. Ich wollte das Motorrad eigentlich zu früh aufrichten, um besser beschleunigen zu können. In Wirklichkeit war die Beschleunigung so aber nicht besser, als wenn ich ein bisschen länger gewartet hätte. Ich konnte das im Rennen ausprobieren und habe dabei festgestellt, dass es eine große Verbesserung für mich war.

Könnte diese Erfahrung nun das entscheidende Plus für den Titelkampf sein?
Ich hoffe schon. Im ganz Nassen waren wir bereits ganz gut, wenn auch nicht ganz an der Spitze. Aber im Halbtrockenen waren wir zwischen Platz 15 und 18. Da haben wir einen Riesenschritt gemacht. Ich habe im Rennen unheimlich gepusht und hatte einige Momente, bevor ich die Reifen auf Temperatur hatte. Ich habe insgesamt eine Menge Probleme überwunden. Und unter solchen Bedingungen fühlt sich ein Podest großartig an. Ich denke, für die Zukunft wird mir diese Erfahrung sehr viel helfen. ■



Fabio Quartararo

Geburtstag: 20. April 1999
Geburtsort: Nizza (F)
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
2013: CEV Moto3, Honda (1.)
2014: CEV Moto3, Honda (1.)
2015: Moto3-WM, Honda (10.)
2016: Moto3-WM, KTM (13.)
2017: Moto2-WM, Kalex (13.)
2018: Moto2-WM, Speed Up (10.)
2019: MotoGP, Yamaha, (5.)
2020: MotoGP, Yamaha, (8.)
2021: MotoGP, Yamaha, (zurzeit 1.)

Hobbys
Motocross, Mountainbike

MotoGP

Assen wieder mit Zuschauern

Gute Nachricht für MotoGP-Fans: Die Veranstalter der Dutch-TT in Assen haben mit der Landesregierung eine Lösung gefunden, dass vom 25.-27. Juni täglich 11500 Zuschauer auf die Tribünen dürfen.

Von: **Imre Paulovits**



MOTOGP

In der Kathedrale des Motorsports sollen die Tribünen bei der Dutch-TT zumindest teilweise wieder gefüllt werden

Der Sachsenring-Grand-Prix wird dieses Jahr definitiv ohne Zuschauer stattfinden. Doch eine Woche später können die Fans im Nachbarland Holland in begrenzter Zahl wieder auf die Tribünen. Zur 90. Dutch-TT in Assen, die eigentlich schon letztes Jahr hätte stattfinden sollen, werden unter strengen Vorkehrungen wieder Zuschauer in begrenzter Zahl zugelassen. Zwar nicht mehrere Hunderttausend, wie es in all den Jahren der Motorrad-WM bis zum Beginn der Corona-Pandemie war, aber immerhin 11500 an jedem der drei Tage von Freitag bis Sonntag.

Dafür wurde ein System entwickelt, bei dem die 1,5 Meter Mindestabstand zwischen den einzelnen Zuschauern über die ganze Zeit gewahrt werden können. Lediglich Personen, die in einem Haushalt leben, dürfen auch auf den Tribünen enger zusammensitzen. Jede Tribüne wird eine eigene Blase im Sinne der Infektionsbekämpfung darstellen. So wird jeder Blase per Farbcode ein eigener Parkplatz zugewiesen, und von dort kann die Tribüne nur durch einen abgesperrten Weg erreicht werden. Der Kartenverkauf hat bereits begonnen. Jede Person kann solange der Vorrat reicht maximal vier Karten erwerben.

Auch wenn dies nur der erste Schritt in die Normalität ist, soll der einzige GP, der vor der Pandemie bislang jedes Jahr stattgefunden hat, so wieder einen Teil seines Flairs zurückerhalten.

Danach folgt die MotoGP-Sommerpause. Auch auf dem Red Bull Ring soll es dann mit einer begrenzten Zahl von Zuschauern weitergehen. ■

Moto2/Moto3

Heißer Testtag in Barcelona

Letzten Donnerstag nutzten viele Teams und Fahrer die Strecke von Barcelona für einen Test. Dabei erzielte der Amerikaner Joe Roberts auf der Italtrans-Kalex eine erstaunliche Bestzeit.

Von: **Imre Paulovits**

Turn 10 wurde auf dem Kurs von Barcelona-Catalunya im Winter umgebaut, und die MotoGP- und Superbike-WM-Piloten hatten bereits die Möglichkeit, sich auf die neue Linienführung einzuschießen. Damit auch die kleineren GP-Klassen nicht unvorbereitet zum Wochenende vom 4. bis 6. Juni kommen, wurden gemäß dem Reglement etwas mehr als 14 Tage zuvor zwei Testtage für sie organisiert. Dabei traten die meisten Teams an, und es herrschte reges Treiben bei sonnigen und warmen Verhältnissen.

Strecke schneller geworden

Für die Überraschung sorgte Italtrans-Pilot Joe Roberts. Der 23-jährige Amerikaner fuhr eine Bestzeit von 1.43,056 und unterbot so den letztes Jahr im Qualifying aufgestellten Streckenrekord von Luca Marini. Allerdings ist dabei zu bedenken, dass auch die MotoGP und die Superbikes dank der nun flüssigen Linienführung von Turn 10 schneller waren als zuvor. VR46-Pilot Marco Bezzecchi war Zweitschnellster und blieb ebenfalls unter der Marke seines letztjährigen Teamkollegen. Drittschnellster war Marcos Ramírez vor Bo Bendsnyder und WM-Leader Remy Gardner.

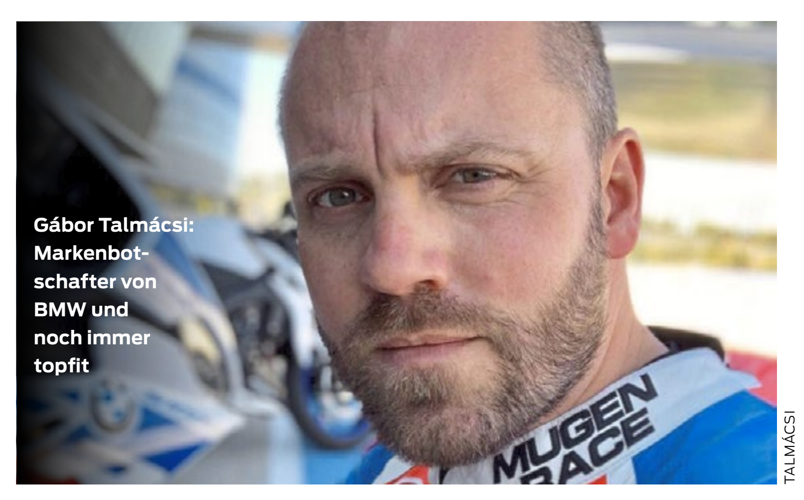
Wer anders hätte in der Moto3 Schnellster sein können als Wunderkind und WM-Leader Pedro Acosta? Auch der Ajo-KTM-Pilot unterbot mit 1.48,420 den bestehenden Streckenrekord von Tony Arbolino. Zweitschnellster war Niccolò Antonelli vor Andrea Migno, Filip Salac und Dennis Foggia. Dazu ließen einige Teams ihre Fahrer aus der Junior-WM auf die Piste.

Auch ein MotoGP-Pilot mischte mit: Jack Miller, der mit seinen Siegen bei den letzten beiden Grands Prix richtig in Fahrt gekommen ist, übte mit seiner Straßen-Panigale V4 S. ■



MOTOGP

Joe Roberts: Der Amerikaner fuhr an den zwei Tagen die schnellste Zeit



Gábor Talmácsi: Markenbotschafter von BMW und noch immer topfit

TALMÁCSI

Talmácsi 40

Gábor Talmácsi, 125er-Weltmeister von 2007, wird am 28. Mai 40 Jahre alt. Auch seit seinem Rücktritt hat der Ungar viel bewegt.

Von: **Imre Paulovits**

Es war eine Riesenüberraschung, als 2007 im Team von Jorge Martínez nicht einer der spanischen Fahrer, sondern der Ungar Gábor Talmácsi Weltmeister wurde. Der ehrgeizige Kämpfer hatte bereits als Kind mit dem Motorsport angefangen, in einer Szene in Ungarn, die ab den 1980er-Jahren den Kindersport aufbaute. Nach seinem Titel wurde er 2008 noch einmal WM-Dritter bei den 125ern und 2010 WM-Sechster in der Moto2. 2012 und '13 fuhr er noch in der Supersport-WM. Nach einer Verletzung, die sich infiziert hatte, musste er seinen Helm an den Nagel hängen.

Doch dann startete der ehrgeizige Ungar erst richtig durch. Er drückte wieder die Schulbank, studierte Sportwissenschaften und Sportmanagement, hängte noch ein Maschinenbau-Studium dran und machte vor Kurzem seinen Abschluss als Renningenieur. In seiner Heimat genießt Talmácsi noch immer große Popularität, er betreibt eine Firmengruppe, mit der er Veranstaltungen und Renntrainings organisiert, eine Rennstrecke betreibt und junge Piloten managt. Dazu ist er Markenbotschafter von BMW und Shell.

Sein unermüdlicher Tatendrang dürfte in zwei Jahren Früchte zeigen: Es war Talmácsi, der so lange an den richtigen Stellen anklopfte, bis es ein staatliches Projekt zum Bau einer neuen Rennstrecke in Ost-Ungarn gab, wo ab 2023 die MotoGP gastieren soll. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Die Siege von Jack Miller in Jerez und Le Mans ließ das Ducati-Werksteam nicht unbelohnt. Am Dienstag dieser Woche verlängerten sie den Vertrag des Australiers um ein Jahr für 2022. So soll sich das Ausnahmetalent unbeschwert auf den Titelkampf konzentrieren.

MOTOGP
Die zweite Testfahrt von Andrea Dovizioso mit der Aprilia RS-GP fand in Mugello bei strömendem Regen statt, deshalb vereinbarten der italienische Hersteller und der MotoGP-Pensionär eine weitere Testfahrt. Diese soll am 23. und 24. Juni in Misano stattfinden.

MOTOGP
In Mugello wird Ducati-Testpilot Michele Pirro bei Pramac-Ducati das Motorrad des verletzten Jorge Martín fahren. Der 23-jährige Spanier wollte beim Italien-GP eigentlich selbst wieder fahren, die Ärzte haben ihm aber abgeraten. In Barcelona eine Woche später möchte er aber wieder im Sattel der Ducati sitzen.

MOTOGP
Maverick Viñales und seine Ehefrau Raquel sind Eltern einer Tochter namens Nina geworden. Der stolze Papa verkündete dies auf seinem Instagram-Account, das die kleine Familie noch im Kreißsaal zeigt.

Vorschau GP Italien

ZEITPLAN

GP von Italien/Mugello (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 28. Mai 2021		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 29. Mai 2021		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 30. Mai 2021		
8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 20 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 21 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 23 Rdn.

STATISTIK

GP von Italien/Mugello

Sieger 2019 (2020 kein Rennen)
Moto3: Tony Arbolino (I), Honda
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex
MotoGP: Danilo Petrucci (I), Ducati

Pole-Position 2019
Moto3: Tony Arbolino (I), Honda, 1.56,407 (= 162,2 km/h)
Moto2: Marcel Schrötter (D), Kalex, 1.51,129 (= 169,9 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.45,519 (= 178,9 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Niccolò Antonelli (I) Honda, 1.56,713 (= 161,7 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1.51,881 (= 168,7 km/h)
MotoGP: Jack Miller (AUS), Ducati, 1.47,657 (= 175,3 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Fabio Di Giannantonio (I),Honda, 1.56,628 (= 161,8 km/h) (2018)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1.51,881 (= 168,7 km/h) (2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.47,639 (= 175,4 km/h) (2013)

STAND DER MOTORRAD-WM 2021

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	80
2.	Francesco Bagnaia (I)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP21	79
3.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP21	68
4.	Jack Miller (AUS)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP 21	64
5.	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	56
6.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR	49
7.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	35
8.	Franco Morbidelli (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	33
9.	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V	28
18.	Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	11

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	89
2.	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	88
3.	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	72
4.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	66
5.	Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	60
6.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	31
7.	Arón Canet (E)	Inde Aspar Team	Boscoscuro	30
8.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	30
11.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	29
24.	Thomas Lüthi (CH)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex	1

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	103
2.	Sergio Garcia (E)	GasGas Gaviota Aspar	GasGas	49
3.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	47
4.	Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	46
5.	Niccolò Antonelli (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM	44
6.	Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	KTM	44
7.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	39
8.	Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda	36
10.	Jason Dupasquier (CH)	CarXpert PrüstelGP	KTM	27
26.	Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM	3

Einhundert zum Ersten: Vor Jonathan Rea hat noch kein Superbike-WM-Pilot diese Marke erreicht

KAWASAKI

Zum Hundertsten

Jonathan Rea hat die historische Grenze von einhundert Superbike-WM-Siegen überschritten. Doch beim letzten Rennen des Aragón-Wochenendes hatte Scott Redding beim Reifenpoker die Lacher auf seiner Seite.

Von: **Imre Paulovits**

In der Auslaufrunde blieb Jonathan Rea stehen. Seine Helfer stülpten ihm ein T-Shirt mit der Zahl 100 über und gaben ihm eine Flagge mit dem gleichen Design. Gleich beim ersten Rennen der Saison hatte der sechsfache Weltmeister Geschichte geschrieben und holte seinen 100. Superbike-WM-Laufsieg. Nur Giacomo Agostini und Valentino Rossi haben im Motorsport vor ihm diese Marke überschritten – und auch sie nicht in einer Kategorie. Nimmt man es genau, ist Rea auch bereits bei 103 WM-Siegen, denn 2008 hat er auch dreimal in der Supersport-WM gewonnen. „Ich kann es gar nicht in Worte fassen, was mir dies bedeutet", sagte Rea. „Ich widme diesen Sieg meinen Eltern, die meinen Traum als Kind unterstützt haben. Heute, wo ich selber zwei Kinder habe, verstehe ich die Opfer, die sie gebracht haben."

Sein Teamkollege Alex Lowes, der an diesem Wochenende in allen drei Rennen aufs Podest fahren konnte, war auch voll des Lobes über den sechsfachen Weltmeister. „Als ich von Yamaha kam, habe ich einen großen Unterschied erwartet. Den gibt es aber nicht. Den Unterschied macht er. Wir wollen ihn alle schlagen. Aber dafür müssen wir erst auf sein Level kommen."

Dieses Level kristallisierte sich auch in Aragón schnell heraus. Obwohl Kawasaki statt 15 100 wie bei den Wintertests nur 14 600/min drehen darf wie letztes Jahr, weil die Regelwächter den Motor nicht als Neukonstruktion anerkannten, war Rea wieder unantastbar. Er sicherte sich die Pole-Position und setzte sich sowohl im ersten Rennen als auch im feuchten Superpole-Race ab. Alex Lowes war jeweils der erste unter den Verfolgern.

Ein Reifenpoker, der sich gelohnt hat

Doch vor dem zweiten Rennen trocknete die Strecke mehr ab, als es den Anschein hatte, und Scott Redding, der auf dem Grid auf Slicks gewechselt war, zog den Joker. Er ging in der sechsten Runde in Führung und zog unaufhaltsam davon. „Im Superpole-Rennen hatten wir völlig verwachst. So hatte man die Reifenwahl diesmal mir überlassen. Ich bin zwei Besichtigungsrunden mit Intermediates gefahren. Und obwohl es da noch recht nass war, habe ich mir irgendwann gesagt, ich sollte hinten den Slick riskieren. Dann sagte ich mir: Machen wir auch vorne einen drauf", grinste der Ducati-Werkspilot hinterher. „Als dann alle die Reifenwärmer runtermachten und ich vorne alleine mit den Slicks stand, schauten mich alle verdutzt an. Aber die Strecke war bereits viel trockener als zuvor, und es ist aufgegangen." ■


DUCATI

Roter Pakt mit dem Teufel: Scott Redding setzte auf Slicks und gewann



KAWASAKI

Die zweite grüne Hoffnung: Alex Lowes fuhr in Aragón dreimal aufs Podest

Supersport-WM

Zweimal Odendaal

Evan-Bros-Yamaha dominiert die WM weiter. Ihr neuer Pilot Steven Odendaal gewann in Aragón beide Rennen – wenn auch knapp.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich sollte man meinen, dass Supersport-Motoren heute so ausgereizt sind, dass es keine großen Unterschiede mehr geben kann. Doch wie Steve Odendaal mit der Evan-Bros-Yamaha auf der langen Gegengeraden mit bis zu 10 km/h Geschwindigkeitsunterschied an allen Gegnern, auch seinen Markenkollegen, vorbeizog, war schon erstaunlich. Dominique Aegerter schaffte es im ersten Rennen immer wieder, sich im ersten Drittel der Runde in Führung zu setzen,



WORLDSBK

Rennen 1: Odendaal vor Aegerter

doch jedes Mal überholte ihn der Südafrikaner auf der Geraden – auch in der letzten Runde. „Ich habe die letzte Schikane in allen erdenklichen Varianten versucht zu nehmen. Aber ich komme einfach nicht auf das Tempo von Odendaal“, gestand er.

Doch zunächst war der schnellste Mann des Wochenendes Niki Tuuli auf der MV Agusta. Nachdem Philipp Öttl kurz geführt hatte, übernahm Jules Cluzel das Kommando und setzte sich ab, doch dann holte Tuuli eine halbe Sekunde pro Runde auf. Er nahm den Angriff leider zu hastig, fuhr Cluzel ins Hinterrad, und beide flogen übel ab. Weil sich Tuuli dabei auch eine Gehirnerschütterung zuzog, war sein Rennwochenende beendet.

Im zweiten, nun nassen Rennen übernahm Philipp Öttl wieder die Führung, stürzte aber gleich in der zweiten Kurve. „Der Reifen war noch zu kalt“, übte er Selbstkritik. Zum Schluss schien Raffaele de Rosa die meisten Reserven zu haben, aber auch ihn fing Odendaal auf der Geraden ab – und gewann erneut. Aegerter wurde diesmal Fünfter: „Es war mein erstes Rennen mit Intermediates. Ich wusste noch nicht, wie weit ich sie pushen kann.“ ■

Superbike-WM

Neue BMW kommt gut

Der Superbike-WM-Einstand der neuen BMW M 1000 RR konnte sich sehen lassen. Im zweiten Rennen ging Michael van der Mark mit ihr gar zeitweilig in Führung.

Von: **Imre Paulovits**

Gerade viel Zeit hatten die BMW-Techniker nicht, um die neue M 1000 RR im Winter rennreif zu entwickeln. Und gerade beim letzten Test in Aragón schienen noch einmal Probleme aufzutauchen. Doch nach dem Wochenende war bei Renndirektor Marc Bongers ein Lächeln nicht zu verkennen. „Wir haben unsere Erwartungen voll erfüllt“, freute er sich. „Am Freitag bei den heißen Temperaturen hatten wir uns zunächst schwergetan, aber das haben wir am Samstag hinbekommen. Tom Sykes haben nur zweieinhalb Sekunden auf P2 gefehlt. Letztes Jahr waren wir noch 27 Sekunden hinter dem Sieger. Und auf den Gebieten, wo wir uns schwergetan haben, zum Beispiel



BMW

Das gute Ende: Tom Sykes (#66) und Michael van der Mark im Paarlauf

die Höchstgeschwindigkeit, haben wir einen großen Schritt gemacht. Das Basis-Motorrad, die Bremsen und der Motor sind alle ein Fortschritt. Wir haben am Schluss des Wochenendes gar mit den Kawasakis mitkämpfen können.“ Aber vor allem hat BMW es geschafft, dass nun auch die Reifen bis zum Schluss am Leben bleiben. „Da muss ich unseren Elektronikern ein großes Lob aussprechen“, meinte Bongers anerkennend. „Die haben das Power-Management und die Traktionskontrolle im Winter trotz der Mehrleistung prima hinbekommen.“

Tom Sykes stellte das Motorrad auch in die erste Startreihe, doch er fiel gleich in der ersten Runde des ersten Rennens ein halbes Dutzend Positionen zurück. „Das ist noch der Bereich, an dem wir arbeiten müssen“, gab er zu. Im Superpole-Race wagte sich Michael van der Mark auf Slicks und holte zum Schluss bis auf P5 auf, von wo aus er sich im zweiten Rennen bis zur Führung vorarbeitete. Wenn er zum Schluss auch von seinem Teamkollegen abgefangen wurde, lieferte er eine tolle Show und grinste hinterher mit dem Briten um die Wette. ■

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Jonathan Rea bekam nach seinem 100. Sieg eine ganze Reihe Video-Glückwünsche, darunter von Giacomo Agostini und Valentino Rossi. „Ich melde mich wieder, wenn du meine 123 eingeholt hast“, meinte Ago. Rea freute sich und meinte: „Nun ist es an Lewis Hamilton, den Klub der 100er bald zu erweitern.“

SUPERSPORT-300-WM

Die Leistungsdichte der 300er-Weltmeisterschaft ist unglaublich. Das erste Rennen wurde in der zehnten der geplanten zwölf Runden abgebrochen, als Bahattin Sofuoglu und Meikon Kawakami in Turn 1 gestürzt waren und Sofuoglu medizinisch betreut werden musste. Beim Abbruch waren die ersten sieben innerhalb von 0,6 Sekunden, mit dem 17-jährigen Spanier Adrian Huertas an der Spitze vor dem Briten Tom Booth-Amos. Das zweite Rennen über die volle Distanz gewann Booth-Amos, diesmal waren die ersten elf innerhalb einer Sekunde.

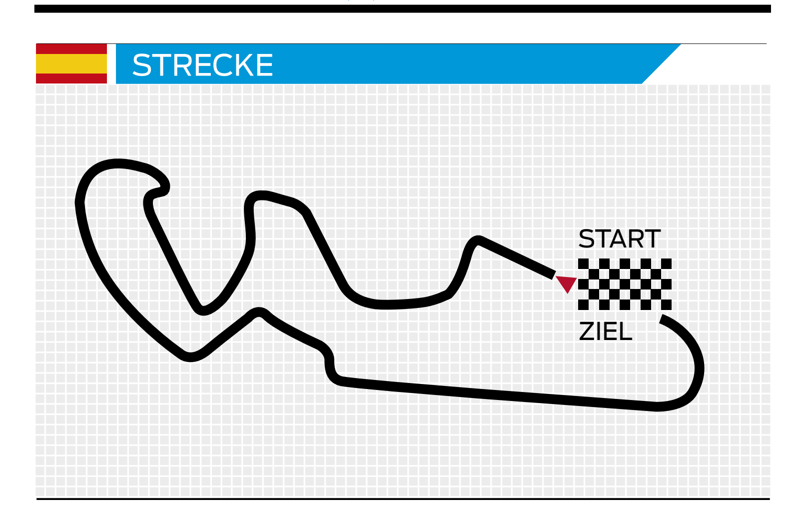
SUPERSPORT-WM

Ex-Weltmeister Randy Krummenacher erlebte ein durchwachsenes Wochenende. Er musste das erste freie Training wegen eines Kupplungsproblems auslassen, stürzte in der Superpole und musste von Startplatz 15 in die Rennen. Das Setup passte nicht, so war nicht mehr als P11 drin. Im zweiten Rennen konnte er immerhin bis auf den neunten Platz vorfahren: „Im zweiten Rennen wurde mein Vorderrad-Gefühl besser. Ich hoffe, dass uns das Wochenende geholfen hat, eine Basis für die Zukunft zu finden.“
Der Österreicher Thomas Gradinger hatte sich sein Comeback in die Supersport-WM auch anders vorgestellt. Nach viel zu kurzer Vorbereitungszeit im Winter stürzte er im ersten Rennen. Im Warmup am Sonntag fiel er erneut hin. Weil die Ärzte einen Bruch des Mittelfußknochens vermuteten, erteilten sie ihm Startverbot für das zweite Rennen.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

MOTORLAND ARAGÓN (E) **5,077 KM**

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.48,458
2.	Redding	1.48,733
3.	Sykes	1.48,840
4.	Lowes	1.48,890
5.	Davies	1.49,069
6.	Gerloff	1.49,185
7.	Haslam	1.49,246
8.	Bautista	1.49,338
9.	Rinaldi	1.49,516
10.	Razgatlioglu	1.49,704
11.	Rabat	1.49,761
12.	Laverty	1.49,767
13.	Mahias	1.49,951
14.	Locatelli	1.49,962
15.	Van der Mark	1.50,189
16.	Nozane	1.50,435
17.	Ponsson	1.50,489
18.	Folger	1.50,628
19.	Viñales	1.50,672
20.	Bassani	1.51,107

WM-STAND FAHRER

1.	Rea	57 Punkte
2.	Lowes	45
3.	Redding	40
4.	Razgatlioglu	30
5.	Sykes	23
6.	Gerloff	23
7.	Van der Mark	21
8.	Davies	17
9.	Locatelli	13
11.	Folger	8

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	57 Punkte
2.	Ducati	44
3.	Yamaha	33
4.	BMW	28
5.	Honda	16

ERGEBNIS 1. RENNEN

Aragón (E) – 22. Mai 2021 1. WM-Lauf; 91,386 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 23 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	33.24,225 min	1.50,040	25
2.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+3,965 s	1.50,112	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	18	+4,008 s	1.50,522	16
4.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	18	+4,242 s	1.50,504	13
5.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	18	+4,615 s	1.50,352	11
6.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	18	+6,784 s	1.50,974	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+8,345 s	1.50,893	9
8.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	18	+10,187 s	1.51,114	8
9.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	18	+10,326 s	1.50,367	7
10.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	18	+17,693 s	1.51,369	6
11.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	18	+21,154 s	1.51,063	5
12.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+27,523 s	1.51,664	4
13.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	18	+30,963 s	1.51,789	3
14.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	18	+36,769 s	1.51,498	2
16.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	18	+41,544 s	1.51,821	-

ERGEBNIS 2. RENNEN

Aragón (E) – 23. Mai 2021 3. WM-Lauf; 91,386 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 23 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste abtrocknend, Luft 11 Grad, Asphalt 19 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	18	34.19,394 min	1.53,006	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+9,856 s	1.53,750	20
3.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+10.434 s	1.53,479	16
4.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	18	+12.094 s	1.53,798	13
5.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	18	+16.234 s	1.54,294	11
6.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	18	+20.191 s	1.54,446	10
7.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	18	+20.427 s	1.53,274	9
8.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	18	+20.587 s	1.53,028	8
9.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	18	+25.026 s	1.54,227	7
10.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	18	+28.855 s	1.54,532	6
11.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	18	+35.644 s	1.55,243	5
12.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	18	+38.275 s	1.55,189	4
13.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	18	+41.585 s	1.55,015	3
14.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+44.922 s	1.54,886	2
15.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	18	+46,022 s	1.55,475	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Aragón (E) – 23. Mai 2021
2. WM-Lauf; 50,770 km über 10 Rdn. à 5,077 km; 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste abtrocknend, Luft 12 Grad, Asphalt 18 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	19.47,979 min
2.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+3,506 s
3.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+5,051 s
4.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+8,908 s
5.	Michael v. der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	+10.175 s
6.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+29,342 s
7.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+29,565 s
8.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+33,361 s
9.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	+33,675 s
10.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+34,771 s
11.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+36,451 s
12.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+38,709 s
13.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	+41,188 s
14.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	+51,975 s
15.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	+52,644 s

SUPERSPORT-WM

Aragón (E) – 22. Mai 2021
1. WM-Lauf; 76,155 km über 15 Rdn. à 5,077 km; 27 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	28.53,622 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+0,099 s
3.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+2,635 s
4.	Luca Bernardi (RSM)	Yamaha YZF R6	+3,956 s
5.	Manuel Gonzáles (E)	Yamaha YZF-R6	+4,738 s
6.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+4,817 s
7.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF R6	+6,121 s
8.	Christoffer Bergman (S)	Yamaha YZF R6	+7,212 s
11.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+16,279 s
16.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+39,308 s

SUPERSPORT-WM

Aragón (E) – 23. Mai 2021
2. WM-Lauf; 76,155 km über 15 Rdn. à 5,077 km; 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste abtrocknend, Luft 11 Grad, Asphalt 18 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	31.32,392 min
2.	Raffaele De Rosa (I)	Kawasaki ZX-6R	+0,100 s
3.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	+0,334 s
4.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF R6	+0,389 s
5.	D. Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+17,785 s
6.	Christoffer Bergman (S)	Yamaha YZF R6	+19,976 s
7.	Marc Alcoba (E)	Yamaha YZF R6	+31,984 s
8.	Vertti Takala (FIN)	Yamaha YZF R6	+35,144 s
9.	R. Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+36,403 s
16.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+1.17,314 min

WM-STAND FAHRER

1.	Odendaal	50 Punkte
2.	Aegerter	31
3.	De Rosa	27
4.	Soomer	22
5.	Bergman	18
7.	Öttl	16
10.	Krummenacher	12

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	50 Punkte
2.	Kawasaki	36

SUPERSPORT-300-WM

Aragón (E) – 22. Mai 2021
1. WM-Lauf; 45,693 km über 9 Rdn. à 5,077 km; 44 Fahrer gestartet, 38 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 33 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Adrián Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	19.48,460 min
2.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	+0,004 s
3.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+0,098 s
4.	Unai Orradre (E)	Yamaha YZF-R3	+0,209 s
5.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,345 s
6.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,491 s
7.	Ton Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,624 s
8.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+1,247 s
9.	Harry Khouri (AUS)	Kawasaki Ninja 400	+1,395 s
10.	Bruno Iberaci (I)	Yamaha YZF-R3	+1,815 s

SUPERSPORT-300-WM

Aragón (E) – 23. Mai 2021
2. WM-Lauf; 60,924 km über 12 Rdn. à 5,077 km; 43 Fahrer gestartet, 33 gewertet; Wetter/Piste abtrocknend, Luft 13 Grad, Asphalt 20 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	25.38,455 min
2.	Unai Orradre (E)	Yamaha YZF-R3	+0,127 s
3.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,140 s
4.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+0,213 s
5.	Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,339 s
6.	Ton Kawakami (J)	Yamaha YZF-R3	+0,359 s
7.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,415 s
8.	Samuel di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,641 s
9.	Bruno Iberaci (I)	Yamaha YZF-R3	+0,791 s
10.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,795 s

WM-STAND FAHRER

1.	Booth-Amos	45 Punkte
2.	Huertas	41
3.	Orradre	33
4.	Okaya	29
5.	di Sora	19
6.	Kawakami	19
7.	Carrasco	16

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	50 Punkte
2.	Yamaha	33

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Das Freudenberg-Team, die letzte KTM-Bastion in der Supersport-300-WM war, betreute in Aragón nur den Holländer Victor Steeman. „Dass meine deutschen Fahrer sich für die IDM statt der WM entschieden haben, hatte auch viel mit Corona zu tun", so Teamchef Michael Freudenberg. „Es war gar nicht klar, ab wann und wie man reisen kann, und das war einfach zu unsicher für die Planung." Ganz fernbleiben will Freudenberg der 300er-WM mit dem deutschen Nachwuchs aber nicht. „Wenn wieder Wildcards erlaubt sind, werden wir sehen, wo wir mit ihnen antreten können."

Superbike-WM

Jonas Folger: Ende gut, alles gut

Wie auch nicht anders zu erwarten, war Aragón ein durchwachsenes Wochenende für Jonas Folger. Doch eine gewagte Reifenwahl brachte den deutschen BMW-Piloten schließlich fast bis auf Rang 6 nach vorne.

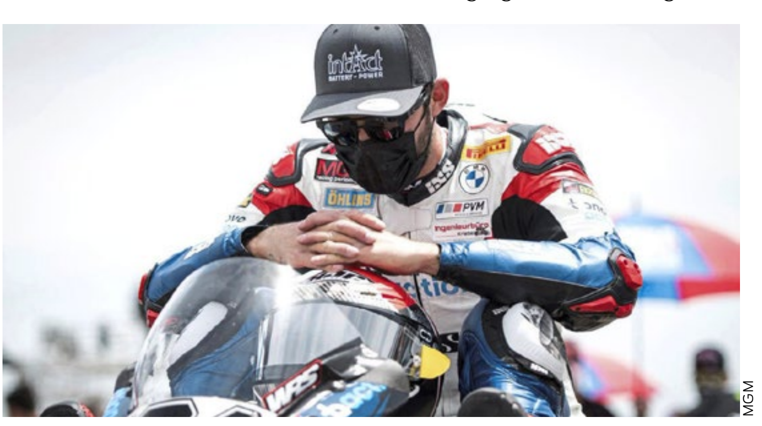
Von: **Imre Paulovits**

Letztes Rennen, letzte Runde, letzte Kurve: Am Ende der langen Gegengeraden schert Jonas Folger aus dem Windschatten von Toprak Razgatlioglu aus und bremst sich vorbei, doch dann wird er auf die noch nasse Außenlinie hinausgetragen, und nicht nur der türkische Yamaha-Werkspilot, sondern auch US-Boy Garrett Gerloff kommen wieder an ihm vorbei. „Schade, das wäre P6 und die Positionen 4, 5 und 6 für BMW gewesen", sinniert BMW-Renndirektor Marc Bongers in der Box. Dazu wäre Folger damit bester Satelliten-Fahrer gewesen. „Ich wusste, dass Toprak immer sehr spät bremst, aber er hatte mit dem Intermediate nicht so viel Grip wie ich mit dem Slick", erzählte Folger hinterher. „Ich wusste, wo der Bremspunkt liegt, von dem aus ich noch sauber einbiegen kann, und den habe ich genommen. Aber im Windschatten hatte ich so viel mehr Speed, dass es nicht gereicht hat. Ich wurde auf das Nasse hinausgetragen und musste die Bremse noch weiter aufmachen, um nicht zu stürzen, da sind die beiden innen durch.

Dieser achte Platz war trotzdem eine Erlösung an diesem schwierigen Wochenende. Schon beim Test zwei Wochen zuvor wurde klar, dass Folger und die MGM-Truppe die neue BMW M 1000 RR nicht so problemlos auf das Motorland Aragón abgestimmt bekommen wie zuvor auf den Circuit Barcelona-Catalunya. Und die Probleme gingen am Rennwochenende weiter. „Die Probleme liegen noch in zu vielen Bereichen, ich habe kein gutes Gefühl, deshalb ist es schwierig, die richtigen Schritte zu machen", gestand Folger. Im ersten Rennen verbremste er sich zweimal und verlor so die Chance auf Punkte. Im nassen Warm-up am Sonntagmorgen fuhr Folger die sechstschnellste Zeit. „Auf Regenreifen wird das Fahrwerk nicht so an seine Grenzen gebracht, da sind einige Probleme verschwunden", stellte er fest. Nachdem er im Superpole-Race bis auf P13 vorgefahren war und gesehen hatte, wie dort die Strecke abgetrocknet ist, entschied er sich im zweiten Rennen für Slicks und ein Trocken-Setup. „Damit war ich zum Schluss des Rennens gut bedient. Ich hätte vielleicht am Anfang nicht ganz so zaghaft sein dürfen, aber es war sonst niemand Slick-bereit, den ich als Anhaltspunkt hätte nehmen können. Ab der achten Runde ging es dann aber gut." ■



Jonas Folger: Im nassen Warm-up auf Position 6 gefahren …



… und sich für das zweite Rennen für Slicks entschieden, was genau richtig war



BÖRNER

Start zum zweiten Rennen: Alex Polita (#53), Julian Puffe (#19), Ilya Mikhalchik (#37) und Valentin Debise (#23)

IDM Superbike 1000

Schnelles Lernen

Zum Saisonauftakt der IDM Superbike teilten sich Marc Moser und Ilya Mikhalchik die Siege. Beide Rennen wurden auf abtrocknender Piste zum Reifenpoker – bei dem in Lauf 2 alle den Sieger des ersten Laufs nachahmten.

Von: **Toni Börner**

Nach knapp 240 Tagen Pause ist die IDM am Wochenende in der Motorsport Arena Oschersleben endlich in die neue Saison gestartet. Während die beiden Trainingstage bei kühlen, aber sonnigen Bedingungen über die Bühne gingen, hatte es der Sonntag in sich: Immer wieder wechselten starke Regenschauer mit Sonnenschein, und die IDM-Superbike-Fahrer hatten in beiden Läufen mit abtrocknender Strecke zu kämpfen.

MGM-Yamaha-Pilot Marc Moser war der Einzige, der im ersten Rennen komplett Slick-bereift losfuhr und am Ende dafür belohnt wurde. Mehrere andere Piloten hatten sich für Regenreifen vorn und Slick hinten entschieden, und auch sie sollten auf den vorderen Plätzen landen. Verwachst hatten am Ende die, die auf ein reines Regen-Setup gesetzt hatten. Moser feierte seinen ersten IDM-Superbike-Laufsieg mit fast 45 Sekunden Vorsprung. Dominic Schmitter und Bastien Mackels rundeten das Yamaha-Podest ab. „Ich musste Risiko gehen, um überhaupt etwas zu holen", so Moser nach Lauf 1. „Ich bin aus der Aufwärmrunde in die Startaufstellung gekommen und habe gesagt: Hinten muss auf alle Fälle ein Slick rein, das hält der Regenreifen sonst nicht durch. Dann habe ich mir gedacht: Wir nehmen auch vorn einen Slick." Schmitter hatte vorn auf Regen und hinten auf Slick gesetzt und war in der zweiten Rennhälfte immer stärker geworden. Mackels aber bewies: Auch mit Regen/Regen konnte man auf das Podest fahren. Der Belgier hatte von Runde 3 bis 8 die Führung inne und sich einen ordentlichen Vorsprung herausgefahren, sodass er den dritten Platz ins Ziel retten konnte. Die heftigste Aufholjagd zeigte Julian Puffe mit dem neuen IDM-Team von GERT56. Der Ex-Vizemeister startete von P14 und landete im Ziel auf Rang 4 – und damit auf der Pole-Position für das zweite Rennen. Er war ebenfalls Regen/Slick gefahren und konnte auf dem Zielstrich den Italiener Alex Polita mit der Holzhauer-Honda noch um 0.079 Sekunden abfangen.



BÖRNER

Den Trumpf gezogen: Marc Moser (#32) setzte auf Slicks und gewann Lauf 1

Ex-Meister trumpft auf

Im zweiten Lauf konnte der Regen niemanden mehr ins Bockshorn jagen: Das gesamte Feld ging mit Slicks an den Start. Alt-Meister Ilya Mikhalchik erkämpfte sich in Runde 3 die Führung und setzte sich bis ins Ziel schließlich um achteinhalb Sekunden von den Verfolgern ab. „Das war heute der emotionalste Sieg meiner Karriere", so der BMW-Pilot. „Letztes Jahr war ein Lehrjahr und dann auch noch eine kurze Saison", spielte er auf Vorjahres-Meister Jonas Folger an, der in seiner eigenen Liga gefahren war. „In Most werde ich leider wegen der Überschneidung mit der Langstrecke und den 24 Stunden von Le Mans fehlen. Ich hoffe dennoch, dass ich in der IDM trotzdem noch um den Titel fahren kann."

Das Kiefer Racing Team gab bei seinem Neustart in der IDM einen Einstand nach Maß: Der amtierende SSP600-Champion Luca Grünwald donnerte im zweiten Lauf der Superbikes auf den zweiten Platz! „Ich bin superglücklich", grinste er. Neustart auch im Hause Hertrampf: Nun auf Yamaha unterwegs und mit Vladimir Leonov besetzt, gab es mit Rang 3 ebenfalls gleich das erste Podest. „Ich bin hier erst das zweite Mal überhaupt auf diesem Motorrad gesessen", grinste der Russe. ■



BÖRNER

Lennox Lehmann (#1): Diesmal mit einem Sieg an die IDM-Spitze

IDM Supersport 300

Kann auch gewinnen

Lennox Lehmann gewann 2020 den Meistertitel ohne einen einzigen Laufsieg. Diese Scharte wetzte der KTM-Pilot nun beim Saisonauftakt aus.

Mit Stolz trägt Lennox Lehmann die Startnummer 1, und das Projekt Titelverteidigung ist mit den Rängen 2 und 1 in Oschersleben mehr als ordentlich angelaufen. Der Dresdner führt die Tabelle wieder an. Doch der Sieg im zweiten Rennen war etwas ganz Besonderes: der erste in der 300er-Klasse. Der ADAC-Junior-Cup-Sieger von 2019 holte 2020 zwar auf Anhieb den Titel – allerdings verpasste er den ersten Sieg drei Mal knapp. In Oschersleben holte es der Freudenberg-Nachwuchsfahrer nach: Im ersten Lauf war er noch um 0,079 Sekunden gegenüber Kawasaki-Fahrer Marvin Siebdrath unterlegen, im zweiten Rennen gewann er mit 0,040 Sekunden Vorsprung auf seinen erfahrenen Teamkollegen Dirk Geiger. „Das ist jetzt schon etwas ganz Besonderes", so Lehmann. „Wir konnten uns mit Dirk ziemlich früh vom Rest absetzen, und ich dachte mir, dass die anderen nicht mehr rankommen. Zwei Runden vor Schluss habe ich mich rumgedreht und die waren plötzlich wieder alle da – da musste ich dann einfach vorbei und alles geben." ■ TB

NACHRICHTEN

SUPERSPORT 600

Die 600er traf das Wetter am heftigsten: Beide Rennen konnten aufgrund von Regen nur verkürzt und mit Abbrüchen stattfinden. Beide Male setzte sich der Franzose Valentin Debise auf Kawasaki durch. „Da hat mir meine Erfahrung wohl gegen die ganzen Youngster geholfen", grinste er. In der IDM Superstock 600 teilten sich Honda-Pilot Paul Fröde und Yamaha-Mann Noah Lequeux die Siege.

CUPS

Im TwinCup gingen die Rennen jeweils an Felix Klinck und Johann Flammann, die sich auch die zweiten Plätze teilten, Nicolai Kraft wurde zwei Mal Dritter. In beiden Rennen kämpfte das Feld mit Regen. Im ProSuperstockCup holten Côme Geenen (B/BMW) und Daniel Kirchhoff (D/BMW) die Siege. Lauf zwei fand bei Weltuntergangsstimmung statt.

LIVE-STREAM

Die IDM-Rennen wurden erneut im Livestream übertragen, und das hat sich scheinbar rumgesprochen: Am Sonntagabend hatten knapp 45000 Menschen die Rennen zum Saisonauftakt gesehen. Einige Fans konnten auch von der Restaurant-Terrasse des Motopark-Hotels die Rennen beobachten.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Oschersleben (D): 23.05.2021; 1. IDM-Lauf; 66,006 km über 18 Rdn.; 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Marc Moser (D)	Yamaha	28.12,396
2.	Dominic Schmitter (CH)	Yamaha	+44,747
3.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+49,463
4.	Julian Puffe (D)	BMW	+59,805
5.	Alessandro Polita (I)	Honda	+59,884

Oschersleben (D): 23.05.2021; 2. IDM-Lauf; 66,006 km über 18 Rdn.; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	27.08,395
2.	Luca Grünwald (D)	BMW	+8,539
3.	Vladimir Leonov (RUS)	Yamaha	+8,796
4.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+21,362
5.	Dominic Schmitter (CH)	Yamaha	+34,205

IDM-STAND

1.	Mikhalchik	34 Punkte
2.	Schmitter	31
3.	Mackels	29
4.	Leonov	26
5.	Moser	25
6.	Grünwald	25
7.	Puffe	21
8.	Polita	21
9.	Debise	17
10.	Krzemien	8
11.	Bijsterbosch	8
12.	Schmidt	8
13.	Thöni	7
14.	Steinmayr	6
15.	Fetz	5

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Oschersleben (D): 22.05.2021; 1. IDM-Lauf; 29,336 km über 8 Rdn.; 25 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	12.42,935
2.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	+5,443
3.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha	+6,334
4.	Martin Vugrinec (HR)	Yamaha	+9,172
5.	Rob Hartog (NL)	Kawasaki	+9,666

Oschersleben (D): 23.05.2021; 2. IDM-Lauf; 25,669 km über 7 Rdn.; 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	12.30,460
2.	Rob Hartog (NL)	Kawasaki	+21,358
3.	Dino Iozzo (ZA)	Kawasaki	+23,040
4.	Martin Vugrinec (HR)	Yamaha	+24,782
5.	Glenn van Straalen (NL)	Kawasaki	+24,904

IDM-STAND

1.	Debise	50 Punkte
2.	Hartog	31
3.	Hobelsberger	26
4.	Vugrinec	26
5.	Van Straalen	21
6.	Velthuizen	17
7.	Iozzo	16
8.	Brenner	16
9.	Van der Voort	16
10.	Beinlich	15
11.	Overbeeke	12
12.	Kohnen	6
13.	Kofler	5
14.	Noderer	5
15.	Dunnik	5

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Oschersleben (D): 23.05.2021; 1. IDM-Lauf; 47,671 km über 13 Rdn.; 30 Fahrer gestartet, 27 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	21.14,070
2.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+0,079
3.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+2,195
4.	Luca de Vleeschauwer (NL)	Kawasaki	+2,646
5.	Micky Winkler (D)	Kawasaki	+9,180

Oschersleben (D): 23.05.2021; 2. IDM-Lauf; 47,671 km über 13 Rdn.; 29 Fahrer gestartet, 27 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lennox Lehmann (D)	KTM	21.07,589
2.	Dirk Geiger (D)	KTM	+0,040
3.	Luca de Vleeschauwer (NL)	Kawasaki	+0,349
4.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+0,433
5.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+2,966

IDM-STAND

1.	Lehmann	45 Punkt
2.	Siebdrath	38
3.	De Vleeschauwer	29
4.	Smits	27
5.	Geiger	24
6.	Winkler	20
7.	Svendsen	20
8.	Doornenbal	16
9.	Beinlich	13
10.	Feigl	11
11.	Rammerstorfer	8
12.	Michel	8
13.	Számadó	7
14.	Licciardi	2
15.	Molenaar	1



EISELE

Überlegener Mann: Valentin Debise gewann beide Supersport-600-Rennen



Start in die Zukunft

Vor 25 Jahren fand das erste Rennen auf dem neuen Sachsenring statt. Am Pfingstwochenende 1996 kamen gleich so viele Zuschauer, dass dort der Grundstein für den heutigen Deutschland-GP gelegt wurde.

Von: **Imre Paulovits**

Das gibt es nur in Sachsen. Ihre Rennstrecke ist noch gar nicht richtig fertig, aber es kommen mehr Zuschauer zu einem deutschen Meisterschaftslauf als zum Grand Prix auf dem Nürburgring – wer dies sagte, war Jochen Schmid, vor 25 Jahren der Fahrersprecher der Pro-Superbike-Piloten. Im Spätherbst 1995 hatte er eigentlich die Aufgabe, sich die neue Rennstrecke bei Hohenstein-Ernstthal anzusehen. „Das ist aber wegen eines Kälteeinbruchs mit heftigem Schneefall ausgeblieben“, erinnert sich Schmid. „So haben wir die Strecke alle erst gesehen, als wir zum ersten Rennwochenende da hingereist sind.“

An diesem regnerischen Rennwochenende sorgte noch Stroh dafür, dass die Fahrer auf der Wiese, aus der ein provisorisches Fahrerlager gemacht wurde, nicht im Schlamm versanken, und auch die Strecke selbst wurde teilweise noch von blanker Erde umsäumt, weil keine Zeit mehr für die Begrasung blieb. „Aber die Veranstalter taten alles in ihrer Macht Stehende, dass alles so gut es nur geht abläuft“, erinnert sich Franz Rau, der damalige Promoter der Pro Superbike.

Mit Herzblut und List

Nachdem es 1990 beim letzten Rennen auf dem alten Sachsenring drei Tote zu beklagen gab, war klar, dass der alte Straßenkurs ausgedient hatte. Es kamen Ideen auf, ein modernes Motodrom zu bauen, in das Teile der alten Strecke integriert werden. Doch zur Verwirklichung fehlte das Geld, und eine Unterstützung wurde vom neu gegründeten sächsischen Landtag abgelehnt. „Da kam vom Bürgermeister von Hockenheim und einem Fahrlehrer die Idee, wir sollten es mit einem Verkehrssicherheitszentrum versuchen“, erinnert sich Erich Homilius, langjähriger Bürgermeister von Hohenstein-Ernstthal. „Es gab dort eine Müllkippe und ein altes Ziegelwerk, die saniert werden mussten, und auf diesem Gelände bekamen wir die Genehmigung, ein Verkehrssicherheitszentrum hinzubauen, und der Landtag nahm dessen Förderung einstimmig an.“

Nur hatten die schlauen Bauherren dieses von Hermann Tilke so entwerfen lassen, dass sich die einzelnen Sektionen so verbinden lassen, dass man diese Straße als Rennstrecke nutzen kann. Während Tilke die Anlage baute und die Verbindungsstraßen anlegte, machten sich Homilius und Bernd Riedel, der Rennleiter des alten Sachsenrings, Gedanken, wie die Fahrtrichtung für die Rennstrecke sein sollte und wie die Runde vollendet werden kann. „Am 22. August 1995 wurde das Verkehrssicherheitszentrum eröffnet. Wir haben dann nach Kräften daran gearbeitet, dass es bald auch Rennen geben kann“, erinnert sich Homilius. Und neun Monate später, genau 69 Jahre nach dem ersten „Badberg-Vierecks-Rennen“ vom 26. Mai 1927, wurde wieder vor den Toren von Hohenstein-Ernstthal gefahren.

Die Streckenführung war noch lange nicht das, was wir heute kennen. Das letzte Stück der heutigen Zielgeraden war bereits da, genau wie die Rechts-Links-Kombination den Berg hinunter, das Omega, die Linkskurve um die Kuppe herum und die folgenden zwei schnellen Linksbögen. Weil dort nicht genügend Sturzraum war, einigte man sich mit den Fahrern darauf, eine Schikane dazwischen


Start der Pro Superbike: Vorn Jochen Schmid (#1), Christer Lindholm (#2) und Andy Meklau (#13)

JAHN


JAHN


Überlegener Mann des Wochenendes: Christer Lindholm auf der DNL-Ducati


JAHN

Schmid vor Kellenberger und Meklau


JAHN

Volles Haus: 55 000 Zuschauer kamen zur Einweihung der noch provisorischen Rennstrecke mit dem DM-Lauf

ZAHL DES RENNENS

3,6

Kilometer war der ursprüngliche neue Sachsenring nur lang, 400 Meter zu kurz für eine GP-Strecke. Darüber sahen FIM und Dorna zunächst hinweg. Erst 2000 wurde mit einer Investition von 20 Millionen Mark die heutige Streckenführung fertiggestellt.

einzubauen, um Tempo herauszunehmen. Weiter ging es mit einer weiteren Schikane in ein Stück der alten Strecke, allerdings entgegengesetzt der früheren Fahrtrichtung, und durch eine weitere abenteuerliche Schikane ging es nach links wieder auf die Zielgerade.

Ouvertüre zum Grand Prix

Ob improvisiert und klein oder nicht, für die Sachsen war die Hauptsache, dass sie wieder eine eigene Rennstrecke hatten. Und so kamen auch gleich 55 000 Zuschauer zum ersten verregneten Rennwochenende, das Christer Lindholm dominierte. Er gewann beide Rennen überlegen und teilte sich das Podest mit Roger Kellenberger, der jeweils Zweiter wurde, Jochen Schmid und Andy Meklau.

„Weil es dann auf dem Nürburgring 1997 ein weiteres Zuschauerdesaster gab, sprachen wir beim neu gewählten ADAC-Sportpräsidenten Hermann Tomczyk vor, dass wir bei einer Verlegung des Grand Prix von Deutschland auf den Sachsenring 100 000 Zuschauer garantieren. Dann sind wir zusammen mit dem ADAC beim Brünn-GP gewesen und haben Carmelo Ezpeleta überzeugt“, erinnert sich Homilius.

Der Rest ist Geschichte. Die Zuschauer kamen, der Sachsenring wurde immer größer und schöner, gerade wurde der Vertrag mit der Dorna bis 2026 verlängert. Allerdings: Die Strecke ist auch heute noch nur ein Teil eines Verkehrssicherheitszentrums – mit einer Genehmigung für nur drei Rennwochenenden im Jahr. Das kann den GP-Fans aber egal sein. ■

ERGEBNIS: ERSTES RENNEN PRO SUPERBIKE

Sachsenring, 25. Mai 1996

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Christer Lindholm (S)	Ducati 955	26.49,99 min
2.	Roger Kellenberger (CH)	Honda RVF 750 RC45	+4,32 s
3.	Andreas Meklau (A)	Ducati 955	+7,97 s
4.	Jochen Schmid (D)	Kawasaki ZXR 750	+8,84 s
5.	Bernhard Schick (D)	Ducati 955	+13,81 s

ERGEBNIS: ZWEITES RENNEN PRO SUPERBIKE

Sachsenring, 26. Mai 1996

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Christer Lindholm (S)	Ducati 955	26.36,59 min
2.	Roger Kellenberger (CH)	Honda RVF 750 RC45	+1,72 s
3.	Jochen Schmid (D)	Kawasaki ZXR 750	+5,90 s
4.	Andreas Meklau (A)	Ducati 955	+10,29 s
5.	Udo Mark (D)	Yamaha YZF 750	+10,68 s

Speedway-EM-Challenge Pardubice

Mit drei Stechen zur EM

Gleich drei Stechen waren notwendig, um die Reihenfolge und die fünf Qualifikanten für die Speedway-EM 2021 zu ermitteln. Beim Challenge zur Einzel-Europameisterschaft auf der geschichtsträchtigen Pardubitzer Bahn blieb die Spannung von Anfang bis Ende ungebrochen erhalten.

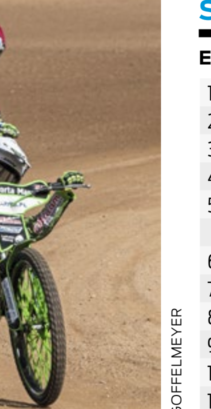
Von: **Alfred Domes**

Cracks aus 13 Nationen ritten um die ersten fünf Plätze. Schweden, Russland und das Gastgeberland Tschechien rückten in doppelter Besetzung an, Deutschland musste auf den verletzten Kai Huckenbeck verzichten. So war Erik Riss auf sich allein gestellt und schloss den Tag mit mageren vier Punkten ab.

Wie in der Ausschreibung vorgesehen, ging es auf Grund der Covid-Bestimmungen ohne Begrüßung in das erste Rennen, das der Finne Timo Lahti gewann. Dann zogen Patrick Hansen (DK), Jakob Thorssell (S) und Dan Bewley (GB) gleich. Das bis dahin sommerliche Wetter ließ kurz einige Regentropfen zu, ehe die Sonne wieder durchbrach. Das Publikum – offiziell waren 600 Personen, allerdings inklusive des Fahrertrosses, bewilligt – blieb also trocken.

Bewley und Lahti waren nach dem zweiten Durchgang die einzigen Ungeschlagenen. Doch im dritten Umlauf holten beide nur einen Punkt. Da kam die Konkurrenz näher, und der Russe Sergej Logachev, der Pole Dudek sowie Andrej Lebedevs (LV) sowie Patrick Hansen (DK) waren auf Schlagdistanz. Die Aufholjagd mündete in drei spannende Stechen, wobei zuerst Lathi über die Klinge springen musste und im Kampf um Rang 5 Hansen unterlag. Das russisch-lettische Duell um Rang 3 ging für Logachev positiv aus und der Kampf um den Tagessieg ging mit Reifenbreite an Dudek vor Bewley.

Eine Enttäuschung für die Zuschauer blieb Lokalmatador Josef Franc, der nur einen einzigen Punkt herausfahren konnte. ■

GOFFELMEYER

Sieger Patryk Dudek vor dem Zweiten Daniel Bewley und Pontus Aspgren

SPEEDWAY-EM

EM-Challenge Pardubice (CZ): 22.5.

1.	Patryk Dudek (PL)	12+3 Punkte
2.	Daniel Bewley (GB)	12+2
3.	Sergej Logachev (RUS)	11+3
4.	Andrej Lebedevs (LV)	11+2
5.	Patrick Hansen (DK)	10+3
	ausgeschieden:	
6.	Timo Lahti (FIN)	10+2
7.	Vadim Tarasenko (RUS)	9
8.	Jacob Thorsell (S)	8
9.	Pontus Aspgren (S)	8
10.	Jakub Jamrog (PL)	7
13.	Erik Riss (D)	4

2. Polnische Speedway-Liga

„Dahoam“ keine Chance

Landshuts polnische Premiere in Lettland hatte Hoffnungen geweckt. Die konnten die „Devils“ beim ersten Heimrennen gegen Opole jedoch nicht bestätigen und verloren klar.

Von: **Thomas Schiffner**

Letzten Freitagnachmittag in der Landshuter Ellermühle hatte das ACL-Management anstelle des in Daugavpils enttäuschenden Tobias Busch erstmals Kapitän Martin Smolinski nominiert. Dennoch wurde die Heimpremiere gegen Kolejarz Opole im leeren Stadion mit 36 : 54 sehr deutlich verloren. Die mangelnde Konkurrenzfähigkeit der Niederbayern war eine Ansammlung von „Pleiten, Pech und Pannen“: Smolinski fuhr exakt zwölf Monate nach seinem schweren Unfall in Leipzig sein erstes Rennen. Mehr als 7+1 Punkte waren nicht zu erwarten. Smolinski: „Meine Starts waren unter aller Sau.“ Kai Huckenbeck hatte sich eine Woche zuvor in Dänemark zwei Rippen gebrochen. Gesund und ohne Schmerzen wären deutlich mehr als 6+1 Punkte drin gewesen. Normalform erreichten nur Michi Härtel und der 16-jährige Youngster Norick Blödorn. Über einen Austausch des Slowenen Nick Skorja (3 Punkte) auf der Ausländerposition müssen und werden die Landshuter sich Gedanken machen. Sonst droht im dritten Match am 29. Mai in Rawicz die nächste Niederlage. Es sei denn, der Kalender wird wegen der Rückkehr von Wittstock nochmals umgeworfen.



BREU

Selten vorn: Die Landshuter Härtel und Smolinski (Mitte). Hinten rechts Hansen

SPEEDWAY

Landshut (D), 21. Mai

2. AC Landshut 36 Punkte:
Valentin Grobauer 5, Kai Huckenbeck 6+1, Nick Skorja 3, Martin Smolinski 7+1, Michael Härtel 8+1, Norick Blödorn 7+2

1. Kolejarz Opole 54 Punkte:
Oskar Polis 13, Mads Hansen 7+2, Andrej Kudriashov 10, Kamil Brzozowski 6+1, Jacob Thorssell 11+2, Bartlomiej Kowalski 6, Kacper Lobodzinski 1



Dem WM-Start am 13. Juni am Schwarzen Meer sollte nichts mehr im Wege stehen

SZABADFI

Ampeln auf Grün

Keine drei Wochen bleiben bis zum Start der Motocross-WM in Orlyonok. Im Moment stehen alle Ampeln auf Grün, auch die nächsten GP-Veranstalter haben alle Hände voll zu tun. MSa erkundigte sich bei David Luongo, CEO beim Serienvermarkter Infront Moto Racing, nach dem aktuellen Stand.

Von: **Frank Quatember**

Die WM- und EM-Piloten absolvierten in den letzten Tagen wichtige Vorbereitungsrennen in Frankreich und England, es geht hektisch zu. Nach vielen Unsicherheiten aufgrund der Corona-Pandemie war lange nicht klar, ob und wie 2021 eine Motocross-WM stattfinden würde. Doch nun steht der Auftakt im russischen Orlonyok, die Visa wurden erteilt und auch die Modalitäten für den Transport von Motorrädern und Ersatzteilen sind geregelt. Durch die sich nach wie vor weltweit laufend ändernde Situation der Pandemie-Beschränkungen bleiben aber Fragen offen. Werden Zuschauer bei den europäischen WM-Läufen erlaubt sein? „Wir arbeiten mit den Organisatoren und den Verbänden daran, bei unseren Events in Europa Zuschauer zu begrüßen“, zeigte sich David Luongo zuversichtlich. „Ich bin deshalb sehr glücklich darüber, dass wir bei den Rennen in England, Italien und Spanien Fans an der Strecke haben werden. Für den GP in Maggiora am 4. Juli, einem der historisch wichtigsten Tracks im Kalender, haben wir den Vorverkauf gestartet. Wir sind sehr zuversichtlich, dass in den nächsten Wochen mehr und mehr GPs Genehmigungen für Fans erhalten.“

2021 keine Triple-GPs

Eine markante Änderung aufgrund von Corona im Vorjahr war die erfolgreiche Durchführung von sogenannten Triple-GPs an einem Ort. Der aktuelle Kalender sieht bisher keine Dreifachrennen vor. Luongo: „Ich bin sicher, wir werden den aktuellen Kalender durchziehen können. Das Format Triple-GP wurde 2020 als Plan B verwendet, um trotz Lockdown eine tolle WM zu organisieren. Wir sehen aktuell eine große Verbesserung mit der massiven Impfkampagne, die uns helfen wird, in ein normales Leben zurückzukehren. Aber natürlich werden wir die Situation Woche für Woche und Land für Land beobachten.“

Für den ersten GP in Orlyonok am 13. Juni bestätigte David Luongo gestiegene Transportkosten für die Teams, verwies aber auf besondere Gründe. „Wegen der Covid-19-Situation ist es im Moment schwerer, von einem Land in ein anderes zu reisen. Trotzdem halte ich die Kosten für überschaubar. Die Motocross-WM muss auch in Zukunft in weiter entfernten Ländern Station machen, es ist schließlich eine Weltmeisterschaft. Ansonsten laufen die Vorbereitungen in Russland reibungslos, es erwartet uns eine wundervolle Strecke am Schwarzen Meer. Die Veranstalter vor Ort sind erfahren, und das Event wird massiv von der russischen Föderation unterstützt.“

Keine Probleme sieht Luongo für die Arbeit von Medienvertretern bei den WM-Läufen: „Am Beginn der Saison werden wir dieselben Regeln haben wie zu Ende der Vorjahressaison. Wir werden weiterhin die gesundheitliche Situation mit einem strikten Protokoll von Tests und Kontrollen für diejenigen beibehalten, die im Paddock arbeiten. Ich sehe aber keine Probleme für Medien und Journalisten, die beispielsweise Interviews machen wollen, wenn sie die Hygienestandards einhalten.“ ■

INFRONT

David Luongo: Wieder Fans an der Strecke

NACHRICHTEN

PECH FÜR ERNST UND BACHHUBER

Keine Chance für die beiden deutschen Drifter beim U19-Speedway-EM-Qualilauf in Nagyhalász (H): Der Stralsunder Ben Ernst schied mit fünf Punkten auf Platz 12 aus. Erik Bachhuber stürzte in seinem ersten Lauf gleich zweimal, beide Motorräder hatten Totalschaden, und der Pfarrkirchener zog sich eine Gehirnerschütterung zu. Sieger wurde der Lette Ernests Matjusonoks.

MÜHLDORF UND WARSCHAU ABGESAGT

Wie erwartet hat Promoter IMG den polnischen Speedway-GP am 7. August in Warschau abgesagt. Es bestand keine Aussicht, die 52 000 Fans, die seit 2020 bereits Tickets besitzen, alle ins Nationalstadion zu lassen. Auch der erste Langbahn-GP am 4. Juli in Mühldorf wird nicht stattfinden. Der MSC Mühldorf musste die Notbremse ziehen, weil aktuell unsicher ist, ob im Juli Zuschauer zugelassen wären. Vorsitzender Josef Frohnwieser: „Derzeit haben wir keinen neuen Termin für den Herbst in Aussicht.“

EDELBACHER UND HOFER AUFTAKTSIEGER

Roland Edelbacher (MX2) und Rene Hofer (Open) heißen die Führenden der Motocross-ÖM, die im oberösterreichischen Weyer ihren Anfang nahm. Edelbacher gewann beide Läufe. In der großen Klasse holte sich zuerest Lukas Neurauter, dann Rene Hofer (alle KTM) den Laufsieg. Das Meeting war durch den Regen und die tiefe Bahn gekennzeichnet.

WITTSTOCK DURCH DIE HINTERTÜR

DIe „Wölfe“ Wittstock hatten sich wegen fehlender behördlicher Genehmigungen aus der Zweiten polnischen Speedway-Liga abmelden müssen. Nun, da sie vorliegen, will der polnische Verband die „Wölfe“ als zweites deutsches Team doch noch in der schon laufenden Saison zulassen.



Aston Martin



Virage 6.0 V12, EZ 11, 24000 km, 365 kW (496 PS), dt. Fzg., top Zustand u. Ausstattung, unfallfrei, 99.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56440



DB9 Coupé, EZ 04.2015, 25208 km, Onyx Black, Leder Obsidian Black, Vollausstattung, 1. Hand, Hauspreis: 99.900,-. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078 Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H



1953 Aston Martin DB 2 Vantage DHC, der letztgebaute von nur 48! Film auf Cargold YouTube! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Audi



Suche Urquattro Bj. 80/81 + 20V. Tel. 0171-8383093

Bentley



Continental GT W12, EZ 10/2019, 11770 km, 467 kW (635 PS), Anthracite, Leder, Navi, Klima, Mulliner Driving Specification, Styling Speci, Blackline Specification, **229.900,- €** (MwSt. awb.) Bentley Düsseldorf, Gottfried Schultz Premium GmbH, Höherweg 95, 40233 Düsseldorf, Tel. 0211-737774-0 H

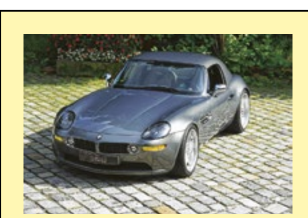
Wir kaufen Ihren Bentley oder Ihren Sportwagen
Sprechen Sie uns einfach an
Tel. 0211-737774-0
www.bentley-duesseldorf.de H

BMW



735i, 1. Hd., deutsch, Traumzustand, Bj. 01/97, 143000 km, Leder, Klima, SD, Tel., Scheckh., 19.900,- €. Tel. 0160/1472336

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



1999/2002 BMW Z8, max. 40000 km, nur top ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar



XK 140 SE DHC, 66540 mls, 16", hellblau, innen Leder rot, EZ 1956, OD, Preis auf Anfrage. 64409 Messel, Tel. 0170/2053832

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56379

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



1936 Jaguar S.S. 100 3 ½ litre, phantastischer Zust.! Film auf Cargold YouTube! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes



Mercedes Benz 300 SL Roadster/ Flügeltürer. Bei Kauf und Verkauf sind wir seit über 33 Jahren eine der erfahrensten und renommiertesten Adressen weltweit. Wir freuen uns auf Ihren Anruf. Axel Schuette Fine Cars, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen
Tel. +49 (0) 5202 72000
www.axelschuette.de
E-Mail: info@axelschuette.de H



Mercedes Benz SLS AMG 63, 2011, erste Hand, Scheckheft, 571 PS, magno allanit grau, innen schwarz, 60000 km, ein Stück Automobilgeschichte. ADAC Gutachten, Preis: 179.000,-. 50858 Köln, 0178/6237546

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



SLR McLaren, 2006, orig. 21550 km, 2. Hd., 460 kW (625 PS), blau-met./Leder braun, top-orig., 255.500,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56424

Suche 300 SL Bj. 86-89. Tel. 0171-8383093



Porsche

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn Tel. 089/74424460 service@autosalon-isartal.de www.autosalon-isartal.de H

F1 Automobile 25 Jahre

wir-verkaufen-deinen-sportwagen.de

911 3.3 Turbo Einzelstück, EZ 1978, 79000 km, Werks-Flachbauheck u. Schweller, dt. Fzg., (nur Familienbesitz), Motorrevision neu, top Zustand, 154.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56445

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Jetzt online abonnieren! MOTOR SPORT aktuell *Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!* www.motorsport-aktuell.com/abo



Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com

Kfz-Leitungen.de

Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
07666 / 9121550 • info@fabian-spiegler.de kfz_leitungen.de



Smart

www.berlin-tuning.com H

VW



>>>Das exklusive Understatement<<< Wir beraten Sie gerne: www.feine-cabrios.de info@feine-cabrios.de FON: +49-8453-347467 H

Versicherungen



Versicherungen für den Motorsport sportvers.de **Rennkasko Veranstalterhaftpflicht**



Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 24/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text _______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit “H” gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

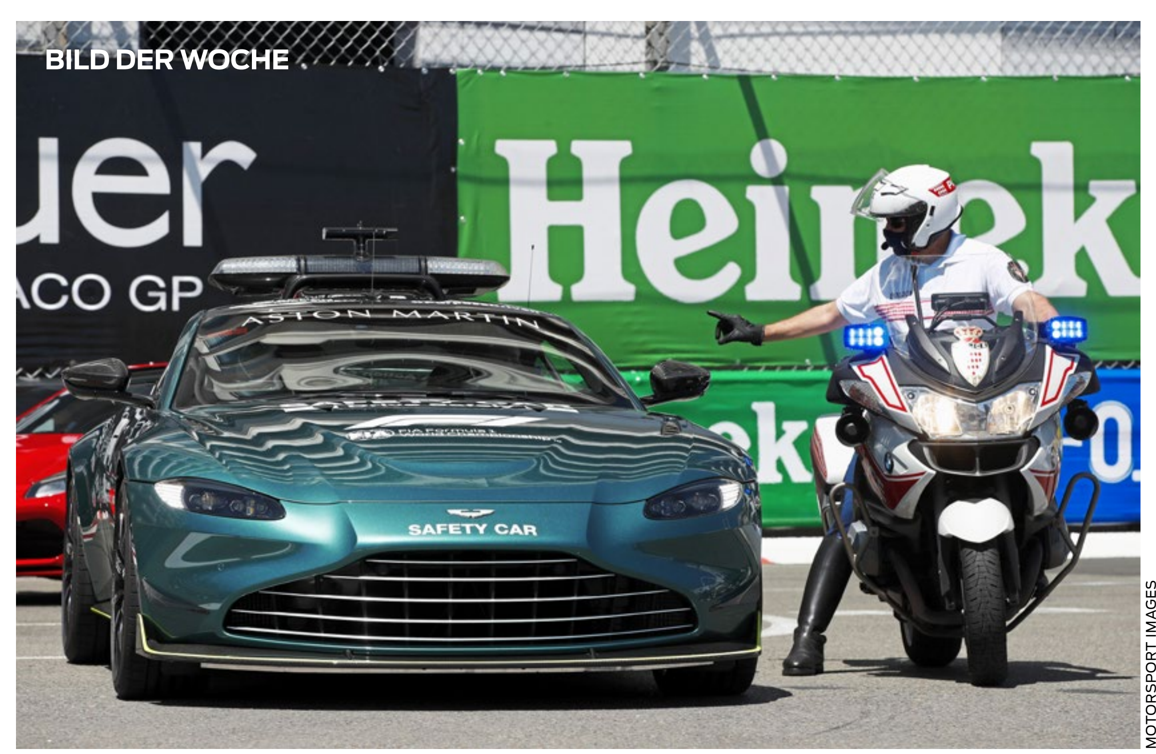
E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe



Rushhour in Monaco: Bei den ersten Runden auf der noch nicht gesperrten Strecke war Bernd Mayländer etwas zu schnell

Rennen ohne Musik

Editorial zur Formel E
MSa 23/2021

Sie sprechen mir aus der Seele. Bei mir wird es keine E-Ladesäulen geben und keine E-Modellrennfahrzeuge. Hoffentlich bleibe ich noch lange die Tankstelle mit dem meisten Super-Plus-Verkauf in Europa.

Hans-Joachim Retterath
Tankstelle Döttinger Höhe
D-53520 Herresbach

Die Formel E ist die langweiligste Motorsportart, die im TV zu sehen ist. Langsame Autos fahren in Tälern durch eine Stadt. Links und rechts hohe Wände mit Werbung statt begeisterter Zuschauer. Über den Sound muss man nicht mehr reden. Das ist kein Sound. Ich erinnere mich an Rennen früher, bei denen wir Hunderte Meter von der Strecke entfernt campten. Hörte man aus der Ferne, dass das Warm-up losging, gingen auch wir los. Je näher wir diesem Sound kamen, desto schneller bewegten sich unsere Beine, automatisch. Auf halber Stecke stellten sich die Haare auf. Wenn ich an den Matra-12-Zylinder denke, bekomme ich heute noch Gänsehaut. Für viele Menschen ist das nur Lärm. Für uns ist das Musik.

Friedrich-W. Deike
D-02941 Lippstadt

Mich nervt die negative Berichterstattung zum Thema Formel E langsam. Zugegeben, der Sound lässt zu wünschen übrig, aber die weiteren Kritikpunkte sind unfair. Das „Glückspiel" Qualifikation gibt's auch bei WTCR (Reverse Grid) oder der WRC (Straßenkehrer). Die Fahrzeuge sind zu langsam? Das ist doch Wurst. Die Rennen sind nicht wegen der Geschwindigkeit spannend. In Monaco gab es jede Menge Überholmanöver. Und dass Autos ohne Sprit liegen blieben, gab es in der Formel 1 auch schon. Die Formel E bietet ein ausgeglichenes Feld ohne BOP mit Top-Fahrern. Und die Übertragungen bei Sat.1 sind mit Co-Kommentator Daniel Abt fundiert und spannend. Für mich liest sich der Leitartikel wie für die „Ewiggestrigen" geschrieben. Mein Tipp: Bleiben Sie offen für Neues, sonst kriegen Sie auch keine neuen Leser.

Michael Zelend
D-73430 Aalen

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

02. Juni: Freies Fahren Motorsport Arena Oschersleben (Pkw/Bikes)

28. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

06. Juli: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Samstag, 29. Mai

05.15	IndyCar, Indianapolis-500-Quali (Aufz.)	Sport 1+*
07.45	Supercars Winton, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
ab 12.35	Mot.-WM Mugello, alle Qualifyings **LIVE**	Servus TV
13.50	Supercars Winton, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
ca. 14.50	Superbike-WM Estoril, 1. Rennen **LIVE**	Serv. D**/ES2*
ca. 16.00	Supersport-WM Estoril, 1. Rennen **LIVE**	Serv. D**/ES2*

Sonntag, 30. Mai

03.40	Supercars Winton, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
07.30	Supercars Winton, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
ab 11.00	Motorrad-WM Mugello, alle Rennen **LIVE**	Servus TV
11.40	Supercars Winton, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
12.05	Moto2 Mugello, Rennen **LIVE**	SRF2
12.50	Supercars Winton, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
13.40	MotoGP Mugello, Rennen **LIVE**	SRF2
14.00	MotoGP Mugello, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.00	Supercars Winton, 3. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
ca. 15.00	Superbike-WM Estoril, 2. Rennen	Serv. D**
17.50	IndyCar, Indianapolis 500 **LIVE**	Sport 1+*
22.10	Supercars Winton, 3. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
23.00	IndyCar, Indianapolis 500 (Zus.)	Sport 1
23.30	NASCAR Cup Series, Charlotte **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Samstag, 29. Mai

ca. 14.10	Formula Regional Le Castellet, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 15.15	Lamborghini ST Le Castellet, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 16.35	TCR Europe Le Castellet, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 17.45	GTWCE Le Castellet, Rennen **LIVE**	YouTube
	auch: www.gt-world-challenge-europe.com/live	

Sonntag, 30. Mai

ca. 09.40	GT4 Europe Le Castellet, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
	auch: european.gt4series.com/live	
ca. 11.10	Lamborghini ST Le Castellet, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 12.30	TCR Europe Le Castellet, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 14.20	Formula Regional Le Castellet, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 15.25	GT4 Europe Le Castellet, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
	auch: european.gt4series.com/live	

*kostenpflichtig **D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

28.–30.05.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Charlotte	USA
29./30.05.	Formula Regional Championship, Le Castellet	F
29./30.05.	Lamborghini Super Trofeo, Le Castellet	F
29./30.05.	Supercars, Winton Motor Raceway	AUS
29./30.05.	TCR Europe, Le Castellet	F
29.05.	GTWC Europe Endurance Cup, Le Castellet	F
30.05.	GT4 European Series, Le Castellet	F
30.05.	IndyCar, Indianapolis 500	USA

Motorrad

28.–30.05.	Mai-Pokal-Revival, Hockenheim	D
29./30.05.	Superbike-/Supersport-WM, Estoril	P
29.05.	American Flattrack, Chicago Half-Mile	USA
29.05.	Lucas Oil Pro Motocross, Pala/Kalifornien	USA
30.05.	Motorrad-WM, Mugello	I

Vorschau


INDYCAR

Indy 500: Wer gewinnt die 105. Auflage des Nudeltopf-Klassikers?



NLS

Vorschau 24h Nürburgring: Wir haben alle Infos vor dem großen Eifel-Rennen



GTWC

GT World Challenge in Le Castellet: Großes GT-Treffen in Südfrankreich


MOTOGP

MotoGP: Im schnellen Mugello geht die WM weiter – noch ohne Zuschauer